HVV UMSONST

ARGUMENTE & DISKUSSIONEN

FREE
PUBLIC
TRANSPORT

HAMBURG

2. ERWEITERTE NEUAUFLAGE 2014

EIN SCHLAGLOCH VORNEWEG...

SO GEHT ES NICHT WEITER!
Längerfristig wird man die Städte komplett einreißen müssen. Doch auch das Neue entsteht nicht aus dem Nichts; bis dahin müssen wir in diesem in Beton gegossenen Albtraum überleben. Und der Raum, die Plätze, die Straßen sind wertvoll; das Neue entsteht nur im Fluss, in der Bewegung, dem Austausch. Die Stadt muss Mensch und Mensch, Mensch und Natur in Versöhnung bringen, sonst kracht sie zusammen. Das Zusammenfallen der sozialen mit der ökologischen Krise erlaubt keine Kontinuität. Alles muss neu. Das ahnen alle. Der freie Nahverkehr kommt sowieso – die Leute kriegen ihn oder nehmen ihn sich - denn Hamburg kann so nicht bleiben.

EDITORIAL

LIEBE FREUNDIN UND FREUND DES GUTEN GESCHMACKS UND DER RATIONALEN MOBILITÄT !

Das bescheidene Heftchen, das du in den Händen hältst, wird dir einen Einblick in den Stand der Debatte über einen kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Hamburg bieten.

Seit dem Startschuss mit einer ersten Aktionskonferenz im Dezember 2010 haben wir – das Bündnis „HVV umsonst!“ - mit sympathischen Agitprop- und Infoaktionen in kleinen Schritten aber kontinuierlich Öffentlichkeit für unser Anliegen hergestellt.
Dabei haben wir bei unseren DiskussionspartnerInnen stets ein hohes Maß an Interesse an unserer Arbeit und Zustimmung zu unserer Forderung wahrgenommen - aber auch eine Menge von Fragezeichen festgestellt. Häufig sind dann aber die Zeitfenster zu klein, um in die eigentlich nötige inhaltliche Vertiefung einzusteigen.
So wuchs in uns das Bedürfnis, die theoretische Auseinandersetzung in ein anderes Format zu überführen. Das praktische Resultat dieses Ansinnens kannst du im folgenden nachlesen.

So querbeet wie die Diskussionen und so buntgemischt wie die Zusammensetzung unseres kleinen aber feinen Arbeitskreises sind auch die hier von uns zusammengetragenen Beiträge. Dies ist nicht redaktioneller Beliebigkeit geschuldet, sondern ein programmatisches Statement, es dokumentiert unser strategisches Selbstverständnis:
A) Wir können nicht als eine handvoll Aktive stellvertretend für den Rest der Stadt einen HVV umsonst erkämpfen. Auch nicht, wenn unser Bündnis wächst. Wir erreichen unser Ziel nur, wenn sich diese Forderung alle Aktiven aus den ökologoischen und sozialpolitischen Auseinandersetzungen in Hamburg mit auf die Fahnen schreiben – zusätzlich zu dem was sie sonst noch in ihrem jeweiligen Schwerpunkt treiben. HVV umsonst: Kein Ein-Punkt- sondern Querschnittskonflikt.

B) Deshalb kann die Forderung nur erfolgreich durchgesetzt werden, wenn sie der Nischenfalle entkommt. Sie ist emanzipatorisch aber nicht lagerspezifisch. Sie wird bereits –und das ist der Charme– von Parteien und Basisinitiativen, aus dem politisch „radikalen“ wie dem „gemäßigten“ Spektrum erhoben. Die Forderung speist sich aus ganz unterschiedlichen politisch- theoretischen Motivationen, aus unterschiedlichen Transformationsvorstellungen und unterschiedlichen Teilbegründungen.

Diese beiden Voraussetzungen stellen aus unserer Sicht keine nervige und lähmende Bedingung sondern eine produktive Herausforderung dar. Und so darf auch die Tatsache interpretiert werden, dass wir bewusst auch Sichtweisen eingefordert haben, die unserer Forderung gegenüber sehr kritisch sind. Die solidarisch erhobenen Einwände auf- und ernst zu nehmen, ist keine naiv-dusselige Selbst-Schwächung unserer Position, sie hilft uns vielmehr, unsere Argumentation zu verfeinern.

Wir stellen uns - in bester pluralistischer Tradition - dem Konglomerat und laden dich und euch in Form dieser Broschüre zum Abwägen, Hinterfragen, Mitstricken und somit zum Weiterentwickeln ein. Bestenfalls nicht nur theoretisch sondern auch praktisch.

Nach einer ersten Auflage 2011 haben wir nun eine um etliche Beiträge erweiterte Auflage anzubieten.

HVV Umsonst, Hamburg, 1. 2. 2014

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1. SO GEHT ES NICHT WEITER 2

2. EDITORIAL 3

3. INHALTSVERZEICHNIS 4

4. INTERVIEW MIT AKTIVEN VON HVV UMSONST 6

5. MIT GUTEM BEISPIEL UND ERFOLG VORAN 10
Die Frankfurter Allgemeine Zeitung über kostenlosen Nahverkehr in der estnischen Hauptstadt Tallinn

6. AUFKLEBER 11

7. VORTEIL HASSELT – KOSTENLOSER NAHVERKEHR 12
Ein Interview mit dem Verkehrs- und Mobilitätsbeauftragten des Stadtrates in Hasselt/Belgien, wo mit dem kostenlosen Nahverkehr schon seit Jahren gute Erfahrungen gemacht werden

8. HVV UMSONST – EINE CHANCE FÜR DIE UMWELT? 14
Seit zehn Jahren steht das UmweltHaus am Schüberg für Klimaschutz, Bildung für nachhaltige Entwicklung, Wirtschaft mit Zukunft und Biodiversität.

9. EINSTIEG IN DEN HVV UMSONST 16
Freie HVV-Fahrten für freie BürgerInnen: die Linksfraktion Hamburg fordert deren sukzessive Einführung aus sozialen, Gesundheits- und Kostengründen sowie wegen des Klimaschutzes

10. FEIERN WIR DEN UNENTGELTLICHEN ÖPNV! 18
Judith Dellheim von der Rosa Luxemburg Stiftung beschreibt thematische Zusammenhänge und internationale Akteure

11. FÜR EINE SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE GESELLSCHAFT – FÜR EINEN ÖFFENTLICH FINANZIERTEN ÖPNV. 20
Die „Grüne Jugend“ ist eine Teilorganisation von Bündnis90/Die Grünen / GAL Hamburg betont aber die inhaltliche Eigenständigkeit

12. FAHRSCHEINFREIER ÖPNV – ELEMENT EINER NEUEN MOBILITÄT? 22

Die Hamburger Fraktion der Grünen sieht viele „ABER .....“

13. KOSTENLOSER ÖPNV AUS ÖKOLOGISCHER SICHT 24

Jürgen Mumme thematisiert, dass auch der ÖPNV motorisiert ist, zwar umweltfreundlicher als der Autoverkehr, der aber auch Flächen und Ressourcen verbraucht.

14. HVV UMSONST? DAS IST ZU BILLIG. 26

Jörg v. Prondzinski geht von realistischen Rahmenbedingungen aus, nämlich, dass die Geldwirtschaft nicht in Kürze abgeschafft wird und der „Markt“ über Preise die Verhaltensweisen steuert.

15. MOBILITÄT: GRUNDBEDÜRFNIS UND GESELLSCHAFTLICHE NOTWENDIGKEIT 28

attac Hamburg: Mobilität ist notwendig für den Einzelnen wie für die Gesellschaft, und nur der Nulltarif erkennt dieses Grundbedürfnis an. Mobilität ist ein von allen zu verwaltendes Gemeingut

16. GEGENARGUMENTE GEGEN VIER GEGENARGUMENTE 30

ÖPNV Umsonst ist zu teuer, ist ungerecht, ist nicht effektiv bei der Reduzierung des Autoverkehrs und führt zu mehr Umweltverbrauch. Sagen die anderen.

17. EIN FINANZIERUNGSKONZEPT IST EIN SCHNELLER UND NACHHALTIGER WEG ZUM FAHRSCHEINLOSEN ÖPNV 34

Die Piratenpartei tritt ein für freie Zugangsmöglichkeiten zu allen Aspekten des gesellschaftlichen Lebens, etwa Kultur, Bildung und Mobilität.

18. WER SOLL DAS BEZAHLEN, WER HAT SOVIEL GELD? 36

AVANTI – Projekt undogmatische Linke in der IL fordert die tatsächlichen Kosten des Auto-Individualverkehrs, sowie die private Aneignung von gesellschaftlich produziertem Reichtum in den Blick zu nehmen – Gesellschaft statt „Marktlogik“!

19. MOBILITÄT - MACHT - ARBEIT 38

Klassenkämpferische Tweeds aus dem Umfeld der Kritischen Linken/ Gruppe Arbeitermacht – Thesen zur Diskussion

20. ENDLICH WIEDER HINTEN EINSTEIGEN – IHR HVV 40

Blogger beschäftigen sich im Internet mit dem Krieg des HVV gegen SchwarzfahrerInnen und der Profitgier der Verkehrsbetrieb

21. RAD FAHREN UND FREIE FAHRT IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR – WIE PASST DAS ZUSAMMEN? 41

Der Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club Hamburg setzt sich ein, für die Gestaltung einer zukunftsfähigen und lebenswerten Stadt. Der Lärm, Dreck, die Unfälle, direkte und indirekte Umweltverschmutzung und der hohe Flächenverbrauch bedeuten inakzeptable Einschränkungen im direkten Lebensumfeld der StadtbewohnerInnen und sind menschenfeindlich.

22. WAS NIX KOSTET IST AUCH NIX WERT? 42

Reflexionen aus dem „Umsonstladen“, einem Projekt des Hamburger „Arbeitskreises Lokale Ökonomie“

INTERVIEW

INTERVIEW MIT HVV UMSONST

Erzählt doch einfach mal kurz, wie es zu der Kampagne HVV Umsonst kam . . .

H.: Wir waren als Avanti Teil des Hamburger Klimaplenums, eines Zusammenhangs von größtenteils klimapolitischen Gruppen, aber auch Anti-Atom-Inis und der Linkspartei. Damals haben wir auch das Klimacamp organisiert in einer Zeit, wo das Klimathema in den Medien beachtet wurde und wo nicht klar war, ob eine neue Klimabewegung weltweit entstehen würde. Es gab eine große Sensibilisierung für das Thema. Wir wollten den Klimawandel bekämpfen und versuchen die dahinter stehende Gesellschafts- bzw. Wirtschaftsordnung als ursächlich zu attackieren. Dann braucht man eben auch eine konkrete Politik, die sich nicht nur abstrakt gegen einen Klimawandel richtet, sondern die auch Verursacher und Ursachen benennt, einerseits Energiekonzerne wie Vattenfall angreift, andererseits die Verknüpfung mit der sozialen Frage herstellt. Da haben wir den Vorschlag gemacht, einen Umsonstfahrtag auf den Weg zu bringen. Glücklicherweise lief das parallel zu den großen Bildungsstreiks. Der Vorteil war, dass sowieso schon eine Menge Studies auf der Straße waren und das Thema Recht auf gesellschaftliche Teilhabe propagiert haben. Wir haben dann versucht, das auf das Recht auf Mobilität auszuweiten. Wir wollten diese ökologische Thematik mit einer sozialen verbinden.

Wie ist jetzt die Zusammensetzung des Bündnis und was ist die eigentliche Zielsetzung?

B.: Im Moment ist attac dabei, Avanti und ansonsten sind es Einzelpersonen. Wir machen uns nicht die Illusion, dass wir nächstes Jahr einen kostenlosen ÖPNV kriegen, wir wollen aber das Feld bereiten und Denkanstöße bieten im Bereich “Soziale Kämpfe” und in Bezug auf Umweltgefahren durch das Auto. Das Auto ist ja eine Art Erschleichungsmodell von Leistungen, die Kosten wurden für Hamburg mit 630 € pro Jahr und Kopf berechnet. Es gibt eine Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt & Energie, in der sie für Hamburg einen kostenlosen ÖPNV vorschlagen und damit kann man auch in bürgerliche Kreise hinein argumentieren.

HVV Umsonst ist ja eben HVV Umsonst und nicht HVV kostengünstig. Warum dieser Schritt ? Es gab in anderen Städten ja auch Kampagnen für ein Sozialticket, man könnte sich ja auch für sowas stark machen, kostengünstiger Nahverkehr für Menschen, die nicht das Geld haben. Der Slogan HVV Umsonst bezieht sich auf etwas anderes?

E.: Für mich ist die ökologische Frage auch ein Schwerpunkt. Ein Ziel ist es, zu erreichen, dass viele Leute von Autos auf öffentlichen Personennahverkehr umsteigen können. Dazu gehört, dass der nicht nur frei verfügbar ist, sondern auch dass er regelmäßiger fährt und weiter ausgebaut wird. Der Platz, den der Autoverkehr wegnimmt, könnte dann anders genutzt werden zum Beispiel für Spielplätze und Grünflächen.

Es gibt ja auch aus ökologischer Perspektive eine Kritik an der Forderung. HVV Umsonst sei ein Problem, man schädige ja das Klima auch durch einen kostenlosen Nahverkehr. Was wäre da die Antwort?

E.: Es ist schon richtig zu überlegen, wie Verkehr vermieden werden kann. Ich denke aber, dass das eher ein ferneres Ziel ist. Im Moment geht es einfach darum, diesen Autoverkehr einzudämmen.
P.: Die belgische Stadt Hasselt, die kostenlosen Nahverkehr eingeführt hat, ist u.a. dadurch von Platz zehn auf Platz drei der beliebtesten belgischen Einkaufsstädte aufgestiegen. Den Konsum anzukurbeln und dadurch den Anreiz für Mobilität zu schaffen, das ist selbstverständlich kritisch zu sehen. Wir sagen ja nicht, dass danach alles gut ist. Trotzdem ist es wichtig, dass das Recht auf Mobilität erstmal verwirklicht wird.

INTERVIEW

Das Denken darüber, wie man das Recht auf Mobilität nutzt, muss dadurch ja nicht ausgeschaltet werden.

B.: Meine Hoffnung wäre, dass wenn mit Einführung kostenlosen Nahverkehrs ökologischeres Leben und soziale Teilhabe zumindest im Bereich Mobilität ein Stück weit gewährleistet ist, dass die Leute sich dann auch insgesamt darüber mehr Gedanken machen und im Idealfall in einer demokratischen Mitbestimmung entscheiden, sich mit diesen Problemen umfassender auseinander zu setzen.

H.: Natürlich ist ÖPNV nicht CO2 neutral, auch wenn er kostenlos ist, aber er hat doch im Vergleich zum Individual-Verkehr wesentlich weniger CO2 Emissionen durch gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel. Es geht erstmal darum, von diesem Verkehrsmittel Auto wegzukommen. Ein Recht auf Mobilität muss jedoch gegeben sein. Die Frage ist, wie kann Mobilität gewährleistet sein ohne diesen horrenden CO2 Ausstoß? Straßenbahn oder U-Bahn können mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Und das „umsonst“ greift eben auch die Forderung auf, die von der Gruppe „Hamburg Umsonst“ provokativ in den Raum gestellt wurde, nämlich „Alles für alle und zwar umsonst“. Natürlich ruft das immer diesen Widerspruch in der bürgerlichen Umgebung hervor: „Ja, wer soll das denn bezahlen? Dann macht ja jedeR, was er oder sie will! Anstrengungsloser Wohlstand, das geht ja wohl nicht.“ Und genau das wollen wir provozieren, also auf so eine Vorstellungswelt Einfluss zu nehmen, die sagt: „Wer sich nicht anstrengt, braucht nicht partizipieren und wer nicht über bestimmte Geldmittel verfügt, hat dann eben eine eingeschränkte Mobilität und muss einfach gucken wie er oder sie klar kommt“. Das wollen wir aufbrechen oder zumindest zur Diskussion stellen und sagen: „Nö, bestimmte Rechte hat eben jedeR: Bildung, Gesundheit, gesunde Ernährung und eben auch Mobilität.”

P.: Und das ist eben meilenweit entfernt von Forderungen nach einem Sozialticket, was ja eigentlich eher so ein Almosen ist und das Hartz IV System stabilisiert.

Inwiefern ist HVV Umsonst eine soziale Frage?

E.: Viele Leute leben weiter draußen in den „billigeren Wohngegenden“ und die sind angewiesen auf öffentlichen Personennahverkehr, weil die keine Autos haben, die Wege mit Fahrrädern zu weit sind und insbesondere RentnerInnen und Leuten mit Handicap nicht zuzumuten sind. Und, wenn man keinen Fahrschein löst und ein paar mal erwischt wird, gibt es ein Strafverfahren.

B.: In Tübingen haben sie auch eine Kampagne speziell für Flüchtlinge gemacht, dass die umsonst fahren können. Die Mehrheit der Bevölkerung fand die Idee gut, das soziale Argument kommt offenbar ganz gut an. Europaweit sind laut Umfragen sowieso achtzig Prozent dafür, dass Armut von der öffentlichen Hand angegangen wird.

Habt ihr als Bündnis denn auch noch Unter-Forderungen, z. B. eben Sozialticket ?

H.: Jetzt mal zwei Sachen ganz plump gesagt: HVV Umsonst ist schon ein Zwischenziel zum Sozialismus. Und das zweite: Ich kann mir vorstellen, dass so was wie ein Sozialticket vielleicht als Kompromiss, als Versöhnungsangebot angeboten wird. Jetzt geht es eher darum, mit einem Maximalziel die Arena der öffentlichen Debatte zu betreten. Da müssen wir erstmal auch provozieren und da schon irgendwelche Abstriche zu machen, wäre strategisch falsch.

B.: Wenn man das mit einem Sozialticket aufweichen würde, hätte es keine mobilisierende Kraft.

Und die Befürchtung, dass dann diese Forderung einfach als unrealistisch abgetan wird, habt Ihr nicht?

H.: Solche Forderungen werden ja häufig als unrealistisch abgetan. Es ist einfach dagegen zu halten, dass es genug Städte gibt, wo so was schon realisiert ist bzw. man kann immer auf die andere Seite hinweisen, wo dann doch genug Geld vorhanden ist für Elbphilharmonien, für das Zuschaufeln des Mühlenberger Lochs EADS zuliebe, usw. Der gesellschaftliche Reichtum ist ja vorhanden. Die Frage ist, wie und in wessen Interesse er verwendet wird.

B.: Wenn man das umrechnet, kosten die Autos in Hamburg 630 € vom Kind bis zum Greis pro Kopf mit allen externen Schäden drin. Und wenn man ein „Bürgerticket“ finanzieren würde: das wären pro sozialversicherungspflichtig beschäftigte Person 420 €. Das sind ja keine absurd hohen Zahlen.

Jetzt mal zur politischen Realität in Hamburg: die ist ja genau gegenläufig. Wir haben seit März die täglichen Kartenkontrollen, die Grünen haben 6 Mio. € Mehreinnahmen für den HVV ausgerechnet. Die SPD möchte die 6 Mio. gerne

INTERVIEW

für den Haushalt einstreichen. Das bedeutet doch in der Konsequenz erstmal, dass es Leute geben wird, die ab 1. März gesellschaftlich abgeschitten sind, weil sie einfach jetzt nicht mehr ohne Ticket fahren können. Habt Ihr da Ideen, wie Ihr da ansetzen wollt?

H.: Eine Idee war, dass wir externe Anlässe für Öffentlichkeitsarbeit nutzen. Sprich Umwelthauptstadt: Wir dachten, darüber würde sehr viel berichtet werden. Es würde skandalisiert werden, dass eine Stadt mit einem ganz klar unökologischen Mobilitätskonzept Umwelthauptstadt wird, und dass wir diesen Aufmerksamkeitskorridor nutzen könnten. Das hat überhaupt nicht hingehauen. Dann gab es im Sommer plötzlich eine „Schwarzfahr-Debatte“ wo sich sehr viele, komischerweise auch im Abendblatt und in der Mopo bei irgendwelchen Umfragen geäußert haben: „Ja, ich bin selbst schon mal schwarz gefahren“, wo wir eigentlich auch hätten aufspringen müssen und sagen: das ist Realität und da werden Leute ausgegrenzt, die sich ein Ticket nicht leisten können. Die Verarmungstendenzen nehmen ja zu, Stichwort Krise. In Bilbao und Madrid gab es auch Umsonstfahraktionen im Rahmen der Anti-Krisen-Proteste. Letztlich ist das eine Form von Klassenkonflikt, die sich nicht am Arbeitsplatz manifestiert sondern eben im öffentlichen Raum.

Es gibt ja Leute, für die ist HVV Umsonst Zwangs-Realität. Die müssen immer “umsonst” fahren. Ist da nicht eigentlich so eine Forderung wie HVV Umsonst ein bisschen eine akademische Luxusforderung?

E.: Wir machen ja auf Straßenfesten Stände und das ist schon so, dass ganz viele Leute stehen bleiben und sagen: „Ja, das ist richtig. Das ist alles viel zu teuer“. Das sind Leute mit geringem Einkommen, die es ungerecht finden, dass das alles so teuer ist. Die anzusprechen, da gemeinsame Sachen hinzukriegen, ist Ziel dieser Kampagne. Ich habe neulich in einer Zeitung gelesen, dass parallel an mehren Bahnhöfen Fahrkartenautomaten beschädigt worden sind. Es gab die Aktion im letzten Sommer, wo Kontrolleure beobachtet wurden und vor denen dann via facebook gewarnt wurde. Ich glaube schon, dass es da ganz viele Leute gibt, die sich im Moment, wenn sie “umsonst” fahren, einer gewissen Bedrohung, Gefahr, Repression aussetzen. Das zu entkriminalisieren, das als berechtigte Forderung hinzupacken, finde ich wichtig.

Wie kommt man zu einer kollektiven Handlung?

E.: Wir haben angefangen zu diskutieren, an Tagen wie z.B. dem 1. Mai, an dem ja ganz viele Leute auf der Straße sind, zu versuchen die Kampagne ganz real umzusetzen. Am 1. Mai wird eben nicht bezahlt. Oder einfach mal einen ganzen Tag oder eine Woche lang eine bestimmte Strecke, wo wir wissen, da fahren viele Leute hin und her und da ist ein gewisses Mitmachpotential (z.B. zwischen Altona und Sternschanze), spazieren fahren, um Leute direkt zu kontakten. Auch mal gucken, dass das in der bürgerlichen Presse vorkommt. Auch versuchen, die verschiedenen Gruppen, die Fahrkartenautomaten kaputt machen, Kontrolleure beobachten, usw. zu vernetzen.

H.: Obwohl es da natürlich ein Dilemma gibt, auf das wir bisher noch keine befriedigende Antwort gefunden haben: nämlich etwas, was individuell stattfindet – die „Fahrgelderschleichung“, wie es heißt - jetzt kollektiv und organisiert umzusetzen. Das geht nicht so einfach, weil du in der Regel ja nicht ein gemeinsames (Fahr-)Ziel hast. Aber da würde ich hoffen, dass über gezielte einzelne Agitprop-Aktionen, die wahrscheinlich eher einen Kreis von AktivistInnen mobilisieren, eine Thematisierung im öffentlichen Raum zu schaffen.

P.: In Berlin gab es so etwas, im Rahmen der Umsonst-Bewegung. Da gab es ja kein Semester-Ticket und da war es dann eben so, dass es bestimmte Linien gab, auf denen man gemeinsam fuhr und wo es Versuche von kollektiven Umsonst-Fahren gab.

H.: Es gibt in Hamburg eine breite, verschieden geartete, linke soziale Bewegung. Es gibt hier das Recht-auf-Stadt-Netzwerk, es gibt eine Linkspartei, es gibt Autonome, es gibt eine Umweltszene. Wir sind aber irgendwie dazwischen. Da betreten wir Neuland und können nicht leicht in alle Pools ausstrahlen, Leute für Veranstaltungen oder Aktionen rekrutieren. Von daher sind wir angewiesen auf solche Anlässe wie den 1.Mai, wo wir uns dann in den Windschatten begeben und sagen, an dem Tag machen wir jetzt Umsonst-Fahr-Aktionen.

P.: Die Piratenpartei hat das ja übernommen im letzten Hamburg-Wahlkampf, die Links-Partei ist da aktuell auch auf den Riecher gekommen. Den Agenda-Setting-Orden heften wir uns schon an, weil das vorher überhaupt kein Thema war. Auf einmal sind dann einzelne Piraten- Kandidaten mit ihren Plakaten und „ HVV-für-lau“ angetreten. Die haben das sogar in ihr Bundesparteiprogramm mit rein geschrieben.

Gibt es eigentlich bundesweit ähnliche Initiativen?

P.: Also in Thüringen gibt es eine große Initiative, in Tübingen auch und da ist es ja sogar auf Wohlwollen beim grünen Bürgermeister gestoßen. Es ist in Tübingen noch nicht durchgesetzt, aber zumindest ist da so das Gefühl, dass es aufgrund der Konstellation vor Ort durchsetzbar sein könnte. In Düsseldorf gibt es eine Initiative für ein Sozialticket, die aber in ihrer Organisation darüber hinausgeht, die sagen, wir wollen ein Sozialticket als ersten Etappenschritt verwirklichen. In Bremen dümpelt es vor sich hin, ebenso das Bündnis in Berlin, so ist zumindest mein Eindruck. Es gab aber mal einen Workshop von der Rosa Luxemburg Stiftung in Berlin, wo weltweit sich solche Initiativen getroffen haben. Da war ich erstaunt, wie viele es dann doch weltweit gibt. Die haben sich teilweise aus ganz anderen Richtungen entwickelt. Gar nicht so Öko-, Kapitalismuskritik im Allgemeinen, sondern aus irgendwelchen Wahlinitiativen, die dann umsonst Mittagessen gefordert hatten und dann gesagt hatten, da wollen wir aber auch mit der Bahn umsonst hinfahren können.

Jetzt hab ich viele kritische Fragen gestellt. Wenn ihr wollt, schlagt jetzt doch mal positiver den Bogen.

B.: Ich sehe da auch eine Perspektive in Richtung Occupy, weil es ja auch darum geht, den Geldvermehrungsdruck, un-

INTERVIEW

ter dem wir alle stehen, anzupieksen und in Frage stellen. Im Grunde kann man sagen, wenn man ÖPNV-umsonst macht, dann tut man auch etwas gegen die Finanz- oder Kapitalismuskrise.

H.: Ich fand es erstaunlich, dass jetzt in Spanien solche Geschichten gerade stattfinden, wo Leute sich massenhaft dazu verabreden, gemeinsam die Ticket-Passierstellen, diese Absperrungen gemeinsam zu überwinden. Das kann natürlich auch wunderbar ausstrahlen. Bisher ist ja die deutsche Linke meisterhaft darin, es sich ein bisschen schwer zu machen, indem abstrakte Forderungen formuliert werden. Und ich finde, gerade so etwas wie HVV-umsonst hat ja das Zeug für eine wirklich breit anschlussfähige, gut vermittelbare Parole.

Ich denke, dass wir noch mal über die Finanzierung reden sollten. Da gab es glaube ich einen Dissens. Es gab ja dieses Umlageprinzip wie beim Semesterticket. Andererseits sagen einige: ok, alles steuerfinanziert. Und dann gibt es diese Nahverkehrsabgabe-Idee.

B.: So was könnte man ja auch über einen Lohnsteueranteil staffeln, so dass es dann auch sozial verträglich wird. Die Alternative wäre die Finanzierung rein über Steuern, also dass die Staatskasse das zahlt und dann an anderer Stelle auch große Ausgaben einspart für den Straßenausbau und für Schäden, die durch den massiven Individualverkehr auftreten. Das müsste man mal ausrechnen, was das an Kosten-Einsparung brächte.

H.: Wenn die Frage aufkommt, können wir uns das leisten, dann kann ich erstmal über die Ablehnung dessen, was jetzt ist, antworten und sagen: DAS sind Sachen, die wir uns nicht leisten können. Wir können uns nicht leisten, dass der Klimawandel eine globale Apokalypse verursacht, wovon im Übrigen bisher ja eben vor allem diejenigen betroffen sind, die das nicht verursacht haben. Wir können uns auch nicht leisten, dass es diese Ungerechtigkeiten gibt, dass manche Leute drei Geländewagen und noch ne Limousine im Fuhrpark stehen haben und als Prestigeobjekt damit rumheizen und andere Leute nicht von A nach B kommen. Die Fragen der Finanzierbarkeit eines Gegenmodells können an anderer Stelle und später beantwortet werden. So weit sind wir noch gar nicht, das gegenrechnen zu müssen. Ich bin ja für eine radikal andere Gesellschaft, wo es diese ungleiche Verteilung von Wohlstand von vornherein nicht gibt. Ein Etappenziel dahin wäre zu sagen: alle steigen jetzt schon mal umsonst in die S-Bahn ein- die Dauerperspektive diskutieren wir dann auch gleich bei der Gelegenheit. Das meinen wir mit „Vergesellschaftung“- nicht nur die Kosten irgendwie gerechter nach Masterplan verwalten, auch den Prozess dahin kollektiv angehen!

DAS INTERVIEW FÜHRTE JONAS FÜLLNER

geht doch!

TALLINN: MIT GUTEM BEISPIEL UND ERFOLG VORAN

Tallinn, die estnische Hauptstadt mit gut 420.000 Einwohnern, ist die erste Großstadt, die ihren ÖPNV auf ein Gratis-System umgestellt hat. Bisher wagten dies nur kleinere Städte wie das belgische Hasselt mit etwa 75.000 Einwohnern. Dort stellte man bereits vor 15 Jahren um und sieht das Experiment heute als gelungen an, weil es gelang, den Verkehr durch Bündelung in Bussen so zu verringern, dass man sich teure Stadtumbauten sparen konnte und gleichzeitig für mehr Ruhe und bessere Luft sorgte.
Im Kampf gegen tägliche Staus und für die Umwelt hat Estlands Hauptstadt mit Jahresbeginn 2013 den Gratis-Nahverkehr in der ganzen Stadt eingeführt. Seither können die Einwohner der Großstadt an der Ostsee die Busse und Bahnen umsonst nutzen. „Tallinn ist eine innovative Stadt. Wir sind die erste Hauptstadt, in der ein derartiges Konzept in einem solchen Umfang umgesetzt wird“, sagt Bürgermeister Edgar Savisaar.

Savisaar hat sich gegen einige Widerstände durchgesetzt. Dabei stützte er sich auf eine Bürgerbefragung im Frühjahr 2012. Mehr als 75 Prozent der Tallinner unterstützen die Initiative. „Im letzen Jahr nutzten täglich rund 100.000 Menschen den Nahverkehr. Wir hoffen, dass diese Zahl zunimmt und immer mehr Bürger ihr Auto stehen lassen und auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen“, sagt Savisaar. Mit den Freifahrten soll zudem die Mobilität ärmerer Familien erhöht werden. Die Stadt flankiert die Umstellung durch weitere Maßnahmen: buchstäblich über Nacht wurden auf mehreren Straßen in der Innenstadt Fahrstreifen in Busspuren umgewandelt und die Ampelschaltung zugunsten von Bus und Bahn geändert. Gerade im Berufsverkehr, in dem die Straßen schon zuvor stark verstopft waren, bringt die geänderte Verkehrsführung viele Autofahrer auf die Palme.

Doch ersten Untersuchungen zufolge scheint das Konzept aufzugehen. Im Januar waren bisher 15 Prozent weniger Autos unterwegs als in den beiden Vormonaten, während Busse und Bahnen in derselben Zeit sechs Prozent mehr Passagiere beförderten.
Die freie Fahrt steht allen gemeldeten Einwohnern zu. Sie brauchen nur eine Chipkarte, mit der sie sich an den Lesegeräten in Bus und Bahn identifizieren müssen. Die Datenschutzbehörde hat allerdings rechtliche Bedenken wegen der Speicherung und dem Zugang zu den personenbezogenen Daten auf der Chipkarte angemeldet. Bisher hat wegen Liefer-Engpässen nur knapp die Hälfte aller Tallinner eine solche Chipkarte.
Touristen müssen weiter ein Ticket kaufen.

Kritiker warnen vor den Kosten der Umstellung - jährlich fehlen rund zwölf Millionen Euro im städtischen Haushalt, die bisher aus dem Fahrkartenverkauf stammten. Hinzu kommen dringend notwendige Investitionen in neue Busse und Bahnen. Die Stadtverwaltung setzt dagegen auf zusätzliche Steuereinnahmen durch zugezogene Tallinner, die sich bisher nicht offiziell als Einwohner angemeldet haben. Dadurch könne der Nulltarif mindestens teilfinanziert werden, heißt es aus dem Rathaus. Auch in den Nachbarländern ist man neugierig, wie sich der Gratis-Nahverkehr in Tallinn bewährt: Helsinki, Riga und Vilnius haben bereits angekündigt, dem Beispiel eventuell folgen zu wollen, falls es sich langfristig als tragbar erweise.

GEKÜRZT UND RECHTSCHREIBKORRIGIERT AUS FAZ, 19.1.2013

**MEHR ALS EINE SAURE SOMMERGURKE:
ALS REAKTION AUF DIE VERÖFFENTLICHUNG DER STUDIE “ZUKUNFTSFÄHIGES HAMBURG” DISKUTIERT DER MAINSTREAM 2012 BIERERNST ÜBER UNSERE FORDERUNG**

AUFKLEBER

UNTERSTÜTZT UNSERE ARBEIT!

BESTELLUNG DES AUFKLEBER-SETS :
HVV UMSONST
C/O STERNSTR. 1
20357 HAMBURG
SET: 2 €

ZUKUNFTSWERKSTATT

VORTEIL HASSELT

Interview mit Rob Beenders, Verkehrs- und Mobilitätsbeauftragter des Stadtrates in Hasselt/ Belgien (SP.A/ Sozialdemokraten)

Herr Beenders, Sie sind der Verkehrschef der belgischen Stadt Hasselt. Hasselt ist eine Stadt, die weit über die Grenzen von Belgien hinaus bekannt ist, vor allem auf Grund des vorbildlichen Verkehrssystems dort. Das war nicht immer so. Können Sie sich noch an die Verkehrssituation vor Mitte des Jahres 1997 erinnern, also zu einer Zeit, als Hasselt noch ein herkömmliches Verkehrssystem hatte? Wie war die Situation damals?

Ja, wir hatten ein großes Problem in Hasselt. (...) Wir hatten eine Menge Fahrzeuge in der Stadt und wir hatten eine Menge Verkehrsprobleme. Wir mussten einen Weg finden um diese ganzen Verkehrsprobleme zu lösen. Und dann schlug der Bürgermeister, Steve Stevaert, etwas vor, das alle sehr erstaunte. Er sagte plötzlich, dass alle Busse für alle Menschen in Hasselt kostenlos sein sollten. Und von einem Tag auf den anderen benutzten plötzlich rund tausend Leute den Bus anstelle des Autos. Und das war ein Riesenerfolg. Von da an wurde das neue Bussystem entwickelt. Wir hatten 1997 gerade einmal 2 Busrouten und jetzt haben wir mehr als 48. Und jedes Jahr wird es besser und besser. Die Busbenutzung ist heute für jedermann kostenlos. Und das ist ein großer Erfolg für die Lösung der Verkehrsprobleme.

Wie viele Fahrgäste hatten Sie vor der Veränderung im Verkehrssystem und wie viele haben Sie jetzt?

Wir haben im Moment vierzehn mal mehr Fahrgäste als noch vor 1997. Wir haben heute etwa, lassen Sie mich nachsehen, wir haben mit 200.000 Fahrgästen pro Jahr angefangen und haben jetzt insgesamt rund 35 Millionen, die den Bus benutzen. Und das ist eine Menge, aber es ist nur vierzehn mal mehr als es vorher war, weil eine Menge Leute den Bus mehrmals täglich nutzen. Wir zählen die Leute, die den Bus nehmen, nur einmal. Aber wir haben insgesamt 35 Millionen, die den Bus in den 10 Jahren genutzt haben.

Wie flächendeckend ist der Nahverkehr und wie oft fahren die Linien?

Wir haben im Moment mehr als hundert Busse, die täglich fahren, den ganzen Tag über. So können Sie alle 5 Minuten einen Bus an einer Bushaltestelle nehmen. Und das reicht aus, denn wenn wir mehr Busse einsetzen würden, dann hätten wir das Problem, dass die Busse nicht mehr durchkommen würden. Und im Moment haben wir noch eine Menge freie Plätze in den Bussen. Wir überlegen nicht in den nächsten Jahren neue Busse anzuschaffen, aber wir denken daran eine kleine S-Bahn in Hasselt zu haben, die mehr Fahrgäste transportieren kann als die Busse.

Sie hatten vorhin erwähnt, dass Sie vor der Umstellung zur kostenlosen Busbenutzung große Probleme mit dem privaten Autoverkehr hatten. Wie ist denn das Verkehrsaufkommen zur Zeit auf den Straßen von Hasselt?

Tatsächlich hat sich das Autoproblem durch die Nutzung der Busse gelöst. Wir haben nicht mehr so viele Autos im Zentrum. Wir haben heute nur noch die kostenlosen Busse. Und alle Autos müssen außerhalb der Stadt geparkt werden. Und das ist ein Erfolg, weil auf diese Weise die Busse jederzeit durchkommen. Wenn Sie zum Beispiel einen Bus um 14.00 Uhr nehmen wollen, dann bekommen Sie den Bus um 14.00 Uhr, weil es keine Autos gibt, die die Busse auf ihrem Weg behindern können. Jedes Jahr wird es besser und besser. Immer mehr Autos parken außerhalb der Stadt und nur die Busse fahren innerhalb der Stadt.

Was bedeutet das für den Fahrradverkehr?

Für den Fahrradverkehr haben wir eine Straße neben der Bus- und Autofahrbahn eingerichtet, die alle Fahrräder befahren können. Dort gibt es keine Autos und keine Busse. Wenn Sie ein Fahrrad haben, ist das in Hasselt ein klarer Vorteil, weil Sie mit dem Fahrrad schneller sind als mit dem Auto.

Dann lassen Sie uns mal über die Kosten sprechen. Wie finanziert sich das Modell kostenloser Nahverkehr?

ZUKUNFTSWERKSTATT

Die Kosten trägt die Stadt Hasselt. Diese Kosten betragen 1% des jährlichen Budgets von Hasselt. Und das ist eine Million Euro. Wir haben also in der Stadt Hasselt ein Gesamtbudget von 100 Millionen € jährlich und lediglich 1% dieses Budgets wird für die Finanzierung des Bussystems aufgewendet.

Inwieweit profitiert auch der Autofahrer davon?

Das ist eine gute Frage. Wir haben das Bussystem als das vorrangige Verkehrssystem in Hasselt ausgewählt. Kommen Sie mit dem Auto nach Hasselt. Das ist tatsächlich kein Problem, aber Sie müssen außerhalb des Zentrums parken. Wenn Sie problemlos in die Innenstadt wollen, müssen Sie den Bus benutzen. Aber es ist keine große Stadt. Es ist also kein Problem zu Fuß zu gehen und das Auto außerhalb des Zentrums abzustellen. Aber es ist auch möglich den Bus vom Parkplatz zu nehmen und mit dem Bus ins Zentrum zu kommen. Also, das sind die Möglichkeiten, die wir vorschlagen.

Welchen Einfluss hat die Entwicklung des kostenlosen Nahverkehrs auf die Attraktivität der Stadt und dadurch auch auf die Stadtfinanzen und die Beschäftigungszahlen?

Nach der Einführung des Bussystems oder besser der Mobilität der Menschen in Hasselt wurde Hasselt die viertwichtigste Einkaufsstadt in Belgien. Ich finde jetzt nicht das richtige Wort dafür, aber wir sind die Nummer 4 der besten Geschäfte und Ertragszuwächse in Belgien. Wir haben also 6 Plätze gewonnen. Vor 1997 waren wir die Nummer 10 und heute sind wir die Nummer 4. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Nur Brüssel, Antwerpen und Gent sind vor uns. Wir hatten etwa knapp über tausend Menschen, die in der Stadt gearbeitet haben und heute haben wir 3000 Menschen, die im Zentrum arbeiten. So ist die Beschäftigung mit mehr als 150% geradezu explodiert. Das ist gut für die Stadt, aber der Etat von Hasselt wurde nicht erhöht, weil wir bestimmte Steuern gesenkt haben oder anderes für den Einzelhandel im Zentrum unternommen haben. Sie zahlen das gleiche wie zuvor. Also, es ist nicht so, dass die Finanzen von Hasselt durch die Einführung des Mobilitätssystems besser wurden.

Es ist zu lesen, dass die Investitionen für den Ausbau des Straßenverkehrs deutlich teurer wären als das, was Sie jetzt umgesetzt haben, nämlich den kostenlosen öffentlichen Verkehr. Gibt es da eine Statistik?

Es ist nicht so, dass wir eine Statistik über diese Investitionen haben, aber wenn Sie eine Million € pro Jahr haben um neue Straßen zu bauen, ist das nicht viel. Für eine einzige Schnellstraße in Hasselt haben wir mehr als 2,5 Millionen € bezahlt. Also, im Moment haben wir so viele Fahrgäste, die in den Bussen auf den Straßen, die wir haben, transportiert werden können, dass es besser ist diese Kosten zu bezahlen als neue Straßen zu bauen, weil es nicht genug Platz für neue Straßen und nicht genug Geld für den Bau neuer Straßen gibt.

Wie sieht es mit der Luftqualität von Hasselt aus?

Wir haben die Luftqualität in Hasselt nicht gemessen. Wir werden im Sommer 2008 mit Messungen beginnen, aber weil es weniger Autos gibt und wir Busse mit einem PPO-System haben, ein PPO-System ist ein CO2-neutrales System, glauben wir und sind davon überzeugt, dass die Luftqualität besser geworden ist, weil kein Automobil außer CO2-emmissionsfreien Bussen in die Innenstadt kommen konnte und in der Innenstadt keine Autos mehr sind. Also, normalerweise müsste die Luftqualität besser sein, aber wir beginnen mit dem neuen Messsystem erstim Sommer 2008.

Können Sie einschätzen, welchen Einfluss dieses Verkehrskonzept auf die Gesundheit und die Zufriedenheit der Bürger von Hasselt hat?

Es ist schwierig Zahlen zur gesundheitlichen Verbesserung der Menschen zu nennen, die in Hasselt leben. Aber wir bemerken, dass die Leute glücklicher werden, weil sie mehr aus ihren Häusern heraus kommen. Die Leute mögen es in die Stadt zu kommen, sie kommen gerne zu den Veranstaltungen nach Hasselt und sie benutzen den Bus. Und wenn wir mit ihnen sprechen, dann sagen sie immer, „Wenn es keinen kostenlosen Bus in meiner Straße gäbe, würde ich nicht hierher kommen." Also, wir glauben, dass das eine gute Sache ist um Leute aus ihren Häusern heraus zu bekommen und es ist in sozialer Hinsicht eine gute Sache für die Leute sich zu treffen und wir glauben, dass der Bus dafür verantwortlich ist.

Glauben Sie, dass man durch solche Maßnahmen das Ansehen der Politik stärken und Vertrauen in die Demokratie aufbauen kann?

Wir glauben, dass es unsere Aufgabe ist etwas für die Leute zu tun, etwas zu tun, das die Leute brauchen. Wir sahen vor 1997, dass die Einwohner von Hasselt wirklich ein neues Verkehrssystem brauchen. Nach der Einführung dieses neuen Systems sahen wir, dass unsere Partei immer größer und größer und größer wurde. Und das war nur so, weil wir ein kostenloses Transportsystem implementiert hatten. Also, wir machen etwas für etwa 90% der Leute, die in Hasselt leben und sie nutzen dieses System jeden Tag. Und das ist ein gutes Signal, weil wir glauben, dass wir mit nur einem Prozent des Budgets 90% der Leute von Hasselt glücklich machen. Und wir sind überzeugt, dass das die Aufgabe von Politikern ist. Wir glauben, es ist eine gute Idee. Wenn sie es nicht mehr mögen, werden sie uns schon sagen, dass wir etwas Neues machen müssen, aber im Moment brauchen sie das System. Es ist Teil ihrer Lebensart.

Gibt es auch Kritiker dieses Modells und falls ja, was wird vorgebracht?

Ja, es gibt Leute, die das System nicht mögen. Meistens sind es Leute mit einer negativen Lebensweise. Und das Argument, das sie vorbringen, ist, dass sie für dieses System bezahlen, das sie nicht nutzen. Das ist sehr egoistisch.

INTERVIEW GEKÜRZT AUS:
WWW.ZUKUNFTSWERKSTATTONLINE.DE/DOC/HASSELT.PDF (14.11.07)

UMWELTHAUS AM SCHÜBERG

HVV UMSONST – EINE CHANCE FÜR DIE UMWELT?

„HVV umsonst“- das Bündnis wirbt mit dieser Parole um eine allgemeine, freie Mobilität im städtischen Raum. Je nach Möglichkeit sollen alle BewohnerInnen die Kosten dafür übernehmen. Außerdem soll das ÖPNV- Angebot noch weiter verbessert werden.
Die Vorteile, die sich ergeben, wenn die Nutzung des ÖPNV plötzlich die Norm anstatt die Ausnahme darstellt, sind nicht zu übersehen:

Weniger Lärmbelastung:
Lärm verursacht Stress, unter dem viele Menschen in der Stadt leiden. Die Lebensqualität würde dramatisch ansteigen, wenn der Autoverkehr abnähme.
Mehr Freiräume für Fußgänger und Radfahrer
Mehr Autofahrer würden dazu motiviert, Bus und Bahn zu nutzen. Dadurch werden neue Freiräume für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.
Weniger Kosten für den Autoverkehr
Der Autoverkehr verursacht indirekt hohe Kosten für die Stadt- z.B. schaden Abgase Denkmälern. Hier könnte eine City-Maut eingeführt werden, die dem ÖPNV zugute kommt.

Klimaschutz:
Wie viel „HVV umsonst“ zum Klimaschutz beitragen könnte, wird derzeit in einer Studie am Wuppertal Institut erforscht. Damit die von der Bundesregierung angesetzten Klimaschutzziele erreicht werden, muss auf jeden Fall auch aus dem Verkehrssektor ein verstärkter Beitrag geleistet werden.

Der durchschnittliche Ausstoß eines PKW beträgt bei einer Besetzung mit 1,5 Personen 137,5 g CO2 pro Person und km. Fährt man mit Bus, U- Bahn, RB/RE und S-Bahn, werden nur 51,5 g CO2 pro Person und km frei. Dabei fährt die S-Bahn mit CO2- neutralem Ökostrom.
Folglich sollten die Menschen in der Stadt eher den ÖPNV anstelle des PKWs nutzen. Um die Emissionen weiter zu senken, kann die Stadt auch zur „Klimazone“ erklärt werden: Nur PKW, die weniger als 120 g/km CO2 ausstoßen, sind noch zugelassen.

Laut der ADAC- Studie „Mobilität in Deutschland“ (2010) besitzen 83% der Haushalte in Deutschland mindestens ein Auto, in den Städten ist die Zahl geringer (Hamburg: 66%)- dies könnte sowohl an Einstellungsgründen, als auch an der besseren Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs im urbanen Raum liegen. Im Vergleich zu anderen Großstädten mit durchschnittlich 63,1% liegt Hamburg damit im Mittelfeld. Mit einem kostenlosen Angebot und einer weiteren Verbesserung soll der Anreiz geschaffen werden, auf den PKW noch öfter zu verzichten bzw. gar nicht erst einen Zweit- oder Drittwagen anzuschaffen. Denn je höher der ökonomische Status eines Haushalts ist, desto mehr Kilometer werden täglich zurückgelegt, desto höher sind natürlich auch die CO2- Emissionen.

Hamburg gehört neben München und Frankfurt zu den Städten mit den meisten Pendlern in Deutschland, deren am häufigsten benutztes Fortbewegungsmittel mit 66% das Auto ist. Fernpendler (die Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz beträgt mehr als 50 km) machen nur einen sehr geringen Anteil aus (5% aller Berufspendler in Deutschland), dennoch verursachen sie fast ein Viertel der gesamten Verkehrsleistung im Berufsverkehr. Schon der gelegentliche Umstieg vom PKW auf Bus und Bahn würde hier einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Das UmweltHaus am Schüberg befürwortet einen kostenlosen Nahverkehr, damit durch weniger Autoverkehr die Lebensqualität in der Stadt steigt, mehr Freiräume für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird.

Quellen: Informationen von Michael Kopatz und Georg Waluga vom Wuppertal- Institut; Lambrechts, Daniël: Mobility policy Hasselt (stad-hasselt_mobility-policy-hasselt.pdf), September 2005; Müller, Miriam: Das NRW- Semesterticket- Akzeptanz, Nutzung und Wirkungen dargestellt am Fallbeispiel der Universität Bielefeld, September 2011; ADAC: Mobilität in Deutschland, ausgewählte Ergebnisse, München 2010; BUND Hamburg, Diakonie Hamburg und Zukunftsrat Hamburg (HRSG.): Zukunftsfähiges Hamburg, Zeit zum Handeln- Eine Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie, Dölling und Galitz Verlag, Hamburg 2010; www.hv-vumsonst.blogsport.de (05.12.11); http://de.wikipedia.org/wiki/Pendler (01.12.11); Prof. Dr.- Ing. Gerd- Axel Ahrens: Mobilität in Städten- Sr 2008 (Oberzentren > 500.000 EW, o.Berlin, flach)

CHRISTINA MARBURGER
FREIWILLIGES ÖKOLOGISCHES JAHR (FÖJ)
UMWELTHAUS AM SCHÜBERG

Abfahrtsbereich B
Linie
Ziel
Abfahrt
2 Schenefeld (Mitte) sofort
150 Cranz Estebogen 3 min
250 Fischbeker Heideweg 5 min
2 Schenefelder Platz 9 min

HEIKE SUDMANN

EINSTIEG ~~VORN~~ IN DEN HVV GRATIS

„ZUKUNFTSFÄHIGES HAMBURG GESTALTEN –WEICHEN STELLEN FÜR DAS BÜRGERTICKET“ SO LAUTETE EIN ANTRAG DER LINKSFRAKTION IN DER BÜRGERSCHAFT IM DEZEMBER 2010. CDU, SPD UND GAL LEHNTEN DIESEN ANTRAG AB. SEITDEM HABEN DIE ANDEREN BÜRGERSCHAFTS-FRAKTIONEN IHRE POSITION KAUM WEITERENTWICKELT, JEDENFALLS NICHT IN RICHTUNG EINES HVV GRATIS. DABEI GIBT ES VIELE GUTE ARGUMENTE UND MÖGLICHKEITEN ZUR FINANZIERUNG.

HVV gratis oder Klimakatastrophe gratis?

Zugegeben, dass ist ein drastischer Vergleich. Doch die dauerhafte Gefährdung der Umwelt durch den Menschen ist drastisch. So gehen ForscherInnen davon aus, dass durch die Klimaveränderungen der Meeresspiegel in den nächsten 70 Jahren um 2 Meter steigen wird. In Hamburg wären dann Gebiete in einer Gesamtgröße von 200 km2 hochwassergefährdet. Hier leben 180.000 EinwohnerInnen und arbeiten weitere 150.000 Menschen. Gelagert bzw. produziert werden in diesen hochwassergefährdeten Gebieten Waren und Güter im Wert von rd. 10 Mrd. €. Diese Daten machen deutlich, dass Hamburg ein enormes Interesse an einer klimafreundlichen Politik haben muss. Die Folgekosten der Klimakatastrophe sind für Hamburg wesentlich höher als die Kosten für einen HVV gratis. Ein für die NutzerInnen kostenfreier HVV sorgt mit entsprechenden flankierenden Maßnahmen dafür, dass weniger Autoverkehr nötig ist. Weniger Autoverkehr, weniger Schadstoffe, weniger Klimaschädigung – eine einfach zu verstehende Formel. Das klimapolitische Ziel, die CO2-Emission pro HamburgerIn von heute 10 Tonnen auf zukünftig 2 Tonnen oder gar 1 Tonne zu bringen, wird mit einem attraktiven HVV eher erreicht. Gleichzeitig kann auch die Belastung mit Stickoxyden gesenkt werden. In Hamburg werden die Grenzwerte häufig überschritten, ca. 200.000 Menschen sind dauerhaft gesundheitsschädlichen Belastungen durch Stickoxyde ausgesetzt.

Mobilität = Luxus oder für alle möglich?

Wenn ich Mobilität in der Stadt so begreife, dass ich mich nicht nur über kurze Strecken, sondern auch über lange Strecke durch die Stadt bewegen kann, muss ich feststellen, dass diese Möglichkeit für etliche Menschen nur eingeschränkt gegeben ist. Der in den Hartz IV-Sätzen enthaltene Anteil für Fahrkarten reicht weder für häufige Fahrten noch für eine Monatskarte aus, schon gar nicht für eine Monatskarte ohne zeitliche Begrenzung (Sperrzeiten zwischen 06.00 und 09.00 sowie zwischen 16.00 und 18.00 Uhr). Das gilt auch für Menschen, deren Einkommen knapp über den staatlichen Einkommensgrenzen liegt. Die Schließung von öffentlichen Einrichtungen in (ärmeren) Stadtteilen und/oder deren Zentralisierung an wenigen Orten in der Stadt – von Ortsdienststellen über Häuser der Jugend oder SeniorInnenberatung - grenzt Menschen mit wenig Geld für Fahrkarten aus, von Theater-oder Konzertbesuchen gar nicht erst zu reden. Deshalb ist aus sozialen Gründen ein für die NutzerInnen kostenfreier HVV nötig. Früher forderte die AutofahrerInnen-Lobby: „Freie Fahrt für freie Bürger“, weshalb sollte dieser Spruch sich nicht abwandeln lassen in „Freie HVV-Fahrten für freie BürgerInnen“?

Unsozial und wirtschaftlich unsinnig ist der Umgang mit SchwarzfahrerInnen. Die wenigsten fahren wegen des

LINKSPARTEI

Nervenkitzels ohne Ticket, sondern aus Geldmangel. Wer häufiger erwischt wird und die Geldstrafen nicht zahlen kann, muss eine Freiheitsstrafe absitzen. Im Jahr 2009 – so die Antwort des Senats auf eine Anfrage der Linksfraktion – wurden 623 Freiheitsstrafen wg. Schwarzfahren verhängt, Kosten des Staates pro Hafttag rd. 140 €. Die genaue Anzahl der Hafttage konnte der Senat nicht mitteilen.

Wer soll das bezahlen, wer hat so viel Geld?

Um bei den Kosten zu bleiben: der Autoverkehr erfordert(e) durch seine Intensität (hohe Zahl von Pkw und Fahrten) wesentlich mehr Straßenbaumaßnahmen als ein gut ausgebauter HVV. Vier- und mehrspurige Straßen für die Autos werden überflüssig, unbebaute Bereiche, Fuß- und Radwege werden nicht für Parkplätze geopfert.
Das Umweltbundesamt hat für das Jahr 2010 die sog. externen Kosten des Pkw-Verkehrs - also die Kosten, die von den Autofahrenden verursacht, aber von der Allgemeinheit getragenen werden – auf 53 Mrd. € beziffert. Umgerechnet auf Hamburg bedeutet dies, dass jedeR EinwohnerIn – vom Kleinkind bis zum Hochbetagten – rd. 630 € für die Folgen des Pkw-Verkehrs zahlt, egal ob er/sie selbst Auto gefahren ist oder nicht (alle Daten in diesem Absatz wurden der Studie „Zukunftsfähiges Hamburg- Zeit zum Handeln“, Studie des Wuppertal Institus für Klima, Umwelt und Energie , herausgegeben von BUND Hamburg, Diakonie Hamburg und Zukunftsrat Hamburg, München/Hamburg 2010, S. 165, entnommen).

In der genannten Studie werden auch Modelle zur Finanzierung eines sog. BürgerInnentickets , also eines für die NutzerInnen kostenfreien HVV, entwickelt. Ob eine Finanzierung durch den Hamburger Haushalt oder durch eine Umlage auf die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im HVV-Bediengebiet erfolgen soll (die Studie geht dabei von Kosten von 473 € jährlich pro Sozialversicherungspflichtigen aus) - darüber können wir gerne streiten. Aber bitte schön jetzt und nicht erst in 10 Jahren.

Aus Sicht der Linken muss endlich Schluss sein mit den jährlichen Preiserhöhungen für den HVV. Für einen „Einstieg in den HVV gratis“ ist allen Hartz IV-BezieherInnen umgehend die kostenfreie Nutzung des HVV zu ermöglichen. Die Steuermehreinnahmen für Hamburg und die gleichzeitig sinkenden Zuschüsse an den HVV geben das her.
Der HVV gratis ist kein Luxus, sondern die Chance für eine sozial und ökologisch fortschrittliche Politik.

HEIKE SUDMANN, VERKEHRPOLITRISCHE SPRECHERIN DER LINKSFRAKTION

JUDITH DELLHEIM

FEIERN WIR DEN UNENTGELTLICHEN ÖPNV!

Seit 2008 begehen Initiativen und Organisationen, die sich für einen allen zugänglichen unentgeltlichen ÖPNV engagieren, den ersten März-Sonnabend als „Free Public Transport Day". Während in Deutschland eine „Bewegungsflaute" im Ringen um Free Public Transport eingetreten ist, legten in Belgien Aktive los, expandiert Planka in Norwegen und Dänemark, haben auf den Philippinen ÖPNV-gratis-Kampagnen begonnen. Die Idee des „unentgeltlicher-ÖPNV"-Feiertages geht auf das schwedisch/norwegische Netzwerk Planka.nu zurück. Es kann auf 10 Jahre Aktivitäten, Kampagnen, Stress und Spaß und auch auf jüngste Postivbeispiele, die zum Mittun einladen, verweisen. Dazu gehören – Finanzkrise hin, Finanzkrise her – reale Free-Public-Transport-Projekte: in der schwedischen Stadt Avesta werden im Sommer 2012 „Gratis-Busse" fahren. In Hallstahammar wurden drei Buslinien von der Bezahlung durch die Fahrgäste befreit bzw. diese vom lästigen Bezahlen. Und nun gehört auch der Calgary Transit zu Free Public Transport.

Es gibt also praktische Beweise dafür, dass ein Abbau öffentlicher Leistungen und dessen „Begründung" mit knappen bzw. verschuldeten öffentlichen Haushalten nicht alternativlos ist. Das sieht sogar der Chefökonom von Market Watch Irwin Kellner, und der ist nicht gerade „links".
Unsere Analysen zu linken Akteuren pro Free Public Transport haben interessante Einsichten erbracht: Die seit Langem und Längerem bestehenden Initiativen bzw. Kampagnen haben einen gewerkschaftlichen Ursprung.
Die US-amerikanischen, kanadischen und griechischen Initiativen gehen von sozialen Nöten, drückenden Lebenshaltungskosten und dem Gedanken von Solidarität aus. In Schweden, Norwegen und Deutschland kommen noch ökologische Betroffenheit und gezielte Auseinandersetzung mit Auto- und Ölkonzernen hinzu.
Aktivitäten in Kanada, Griechenland und Norwegen werden explizit mit Kämpfen gegen Rechtspopulismus verbunden. Free Public Transport soll gerade Flüchtlingen Armen mit migrantischem Hintergrund zu Gute kommen.

Die Bewegungen richten sich immer gegen die Kommerzialisierung des Lebens, die Privatisierung öffentlicher Leistungen. Sie zielen auf den Erhalt und die Demokratisierung des Öffentlichen, auf die Aneignung öffentlicher Räume und Infrastrukturen von unten.

Linke Parteien und etablierte soziale Organisationen sind meist zunächst skeptisch, aber fähig, sich die Idee vom unentgeltlichen ÖPNV anzueignen – siehe Synaspismos bzw. Syriza in Griechenland und DIE LINKE. in Deutschland. Manchmal initiieren und führen Parteien sogar Kampagnen für unentgeltlichen ÖPNV wie in Toronto und Schottland.
Während in Schweden, Norwegen und Deutschland „die Medien" den Gratis-ÖPNV-Initiativen eher halfen, sind sie in Griechenland und Kanada deren Gegner.

Die Kampagnen haben bei ihren Macher/innen immer Lernprozesse ausgelöst – vor allem in den Bereichen Verkehr, Verkehrspolitik und Recht. Hinzu kommen soziale und ökologische Einsichten und Fragen der Stadtgestaltung. Die Lernprozesse betreffen ferner das Organising bzw. Vernetzen von Sensibilisierten und Aktiven, effektive Kampfformen, den Umgang mit anderen Akteuren und „ganz normalen Menschen".
In Schweden, Norwegen und Deutschland sind die Gruppen pro Free Public Transport eher klein, vielfach so um die 10, max. 30 Mitglieder. Wenngleich in Toronto und in Griechenland die Akteursgruppen größer sind, kann nirgends von einer Massenbewegung gesprochen werden.

Mit ihren Aktivitäten für einen unentgeltlichen ÖPNV streben die Beteiligten immer solidarische Kulturen an. Vielfach sind sie zugleich Auseinandersetzung mit sozialer Repression, mit Überwachung und dem offiziellen „Sicherheitsverständnis".
Die Aktiven in Schweden, Norwegen und Deutschland sind mehrheitlich männlich, die Fahrgäste aber weiblich. Oftmals gibt es gute Beziehungen zu Flüchtlings- und MigrantInneninitiativen. Aber aufgrund von Abschiebegefahren kommt es nicht oder nur kaum zu gemeinsamen Aktionen für einen unentgeltlichen öffentlichen Nahverkehr.

Drei Anliegen spielen immer wieder eine Rolle: über die Idee eines unentgeltlichen, real zugänglichen ÖPNV Menschen zu ermutigen und zu motivieren, Utopien und Alternativen zu denken und sich politisch zu betätigen; über konkrete Arbeit

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG

YONOPAGO-AKTIVISTINNEN IN BARCELONA

die verschiedenen Linken, „links“ Denkenden und Fühlenden zusammenzubringen und zu gemeinsamem Handeln zu befähigen; an Hand des ÖPNV soziale, ökologische und demokratische Problemdimensionen in ihren wechselseitigen Zusammenhängen zu bearbeiten.

Schließlich geht es beim ÖPNV um Mobilität und die Möglichkeit, am gesellschaftlichen Leben zu partizipieren, soziale Kontakte zu entwickeln und zu pflegen, sich politisch zu engagieren. Das sollen jede und jeder können, ungeachtet ihrer Einkommen und sozialen Lage, ihrer körperlichen Verfasstheit, ihrer Staatsbürgerschaft oder Staatenlosigkeit. Aber diese Mobilität darf nicht natürliche Lebensbedingungen zerstören und die Lebensbedingungen der Einwohner/innen beeinträchtigen. Dabei soll insbesondere an Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen gedacht werden.
Sozial gerechte und ökologisch verantwortbare Mobilität hat mit dem Zustand des ÖPNV, mit der Stadtgestaltung, mit individueller Freiheit, sozialem Schutz und mit Demokratie, mit Sicherheit ohne Überwachung, mit solidarischer Finanzierung – letztendlich mit der Verfasstheit der Gesellschaft, ihrer geistig-kulturellen Hegemonie zu tun. Diese Komplexität spricht für das Ringen um breite soziale Bündnisse für solidarische Gesellschaftsalternativen.

Daraus sollte nicht die Schlussfolgerung gezogen werden, der unentgeltliche öffentliche Nahverkehr sei der Schlüssel zur Lösung aller gesellschaftlichen Probleme. Dass er das nicht ist, zeigen die Städte, in denen es ihn gibt. Aber das Ringen um ihn kann tatsächlich individuelles, kollektives und gesellschaftliches Leben verändern. Es kann den motorisierten Individualverkehr, Unfälle und gesundheitliche Risiken, Umwelt- und Lärmbelastung wie Flächenversiegelung wesentlich senken. Es kann zugleich den Umbau von Lebensweisen und letztendlich von Produktionsstrukturen unterstützen und damit helfen, soziale und ökologische Zerstörung zu stoppen, zurück zu drängen, letztendlich zu überwinden und andere Entwicklungen zu verwirklichen. Das verlangt nunmehr insbesondere, die weitere Privatisierung des ÖPNV zu verhindern, den ÖPNV zur tatsächlichen Angelegenheit der Beschäftigten, heutigen und künftigen Nutzer/innen sowie der Einwohner/innen zu machen – die ihn betreffenden Entscheidungen und die Kontrolle ihrer Umsetzung zu demokratisieren.

Dafür gibt es gegenwärtig eine besonders günstige Gelegenheit: 2013 läuft das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aus. Die Teilnehmer/innen am Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (buvko) haben 2011 folgende Ziele seiner anstehenden Reform formuliert: „mehr Geld für Fuß- und Radverkehr, mehr Geld für ÖV, mehr Geld für Schnittstellen, mehr Geld für Stadtbegrünung, Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung, kein Geld für Autoverkehr, Straßen und Parkraum, kein Geld für Großprojekte. … Wir fordern Bund und Länder auf, die gesetzlichen Grundlagen für eine Verkehrserzeugungsabgabe und Bodenversiegelungsabgabe zu schaffen. Darin muss auch geregelt sein, dass das Geld ausschließlich zur Verringerung der Autoabhängigkeit und der Bodenversiegelung genutzt werden darf …
Wir fordern daher Bund und Länder auf, in Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden und den ÖV-Verbänden die gesetzliche Basis für Nahverkehrsabgaben zu schaffen. Auf diese Weise erhalten auch alle Gemeinden (auch kleine) neue Möglichkeiten zur ÖPNV-Finanzierung.“ (http://www.buvko.de/ergebnisse/trierer-manifest.html)

Diese Gelegenheit sollten wir nicht verpassen!

PROF. JUDITH DELLHEIM, ROSA LUXEMBURG STIFTUNG

GRÜNE JUGEND

FÜR EINE SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE GESELLSCHAFT – FÜR EINEN ÖFFENTLICH FINANZIERTEN ÖPNV

In was für einer Gesellschaft möchten wir leben? Diese Frage stellen wir uns, wenn wir über einen gesamtgesellschaftlich finanzierten Personennahverkehr nachdenken. Wir möchten in einer sozial gerechten und ökologischen Gesellschaft leben. Wir möchten, dass Menschen Verantwortung füreinander und für die Umwelt übernehmen. In so einer Gesellschaft wird der ÖPNV gemeinschaftlich finanziert.

Auch wenn einige Menschen den ÖPNV mehr nutzen als andere, in einer Großstadt profitieren alle von der Bereitstellung dieser Infrastruktur. Mobilität bedeutet soziale Teilhabe und diese sollte allen unabhängig ihres Portemonnaies gewährt werden. Der ÖPNV ist aber nicht nur sozial, weil er niedrigschwellig Mobilität für alle garantiert, sondern auch, weil er gemeinschaftlich genutzt wird. Beim Vergleich zum Autoverkehr fällt auf: Hier wird Infrastruktur (Straßen, Ampelanlagen, Parkplätze, Verkehrsverwaltung) steuerfinanziert bereitgestellt, doch genutzt wird diese Infrastruktur hauptsächlich vom motorisierten Individualverkehr, der ökologisch in einer Großstadt nicht zu verantworten ist. Die Kosten, die durch den motorisierten Individualverkehr entstehen, werden von allen Steuerzahler_innen getragen: Durchschnittlich zahlt jede_r Hamburger_in pro Jahr 629 Euro für den Autoverkehr - egal ob sie mit dem Auto durch Hamburg fahren oder nicht.
Wir finden: Diese Zahl muss sinken! Dafür soll der ÖPNV öffentlich finanziert werden. Den ÖPNV können dann alle nutzen, da keine weiteren individuellen Investitionen notwendig sind. Ein „kostenloser“ ÖPNV würde massiv Hürden senken, diesen zu nutzen: Der ÖPNV wird attraktiver und die Fahrgastzahlen steigen. Dafür nimmt der Autoverkehr ab, wodurch städtische Flächen frei werden und sinnvoller genutzt werden können. Parallel würden die Kosten für den Straßenerhalt und -ausbau sinken und sogar durch eine mögliche Einführung einer City-Maut teilweise kompensiert werden. (...)

Natürlich müssen die 557 Millionen Euro wegfallende Fahrgeldeinnahmen (2008) kompensiert werden. Der HVV wäre nicht kostenlos, sondern die Kosten werden lediglich anders verteilt. Bei der GRÜNEN JUGEND haben wir uns noch auf kein genaues Modell geeinigt, sprechen uns aber grundsätzlich für einen öffentlich finanzierten ÖPNV aus. Kinder und Jugendliche sollten tatsächlich kostenlos fahren dürfen.
Natürlich sehen wir auch Probleme am Konzept des solidarisch finanzierten HVV. (...) Einige Kritiker_innen sehen derweil die Gefahr, dass es zu vielen unnötigen Fahrten mit dem ÖPNV kommt, die zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs gehen. Sie sehen dies nicht unbedingt als ökologisch und favorisieren eher ein günstiges System, bei dem alle Fahrten bezahlt werden, so dass alle Nutzer_innen sich überlegen, wie oft sie fahren. Natürlich steigt man eher in die Bahn oder den Bus ein, wenn man dafür nicht extra bezahlen muss. Doch bereits jetzt fahren ein Großteil der Nutzer_innen mit Zeitkarten. Hier müssen wir uns entscheiden: Möchten wir, dass die Menschen aus Bequemlichkeit das Auto nutzen oder die Bahn? Und sind uns da ein paar unnötige Fahrten mit der Bahn nicht lieber als verstopfte Straßen, Lärm und schlechte Luft?

Der Verkehr der Zukunft gerade in einer Großstadt findet in Bus und Bahn, auf dem Fahrrad und zu Fuß statt. Wir brauchen autofreie Städte, denn diese sind sozialer und ökologischer. Ein gemeinschaftlich finanzierter ÖPNV kann dabei aber nur eine Maßnahme unter vielen sein. Wir brauchen eine Citymaut und den Ausbau von Fahrradwegen und dem Stadtradsystem. Wichtig ist aber auch, dass das Streckennetz im HVV ausgebaut wird, denn bereits jetzt stößt der HVV an seine Kapazitätsgrenzen. Dazu gehört nicht nur die Stadtbahn, sondern auch der Ausbau von Regional- zu S-Bahnen und Taktverdichtungen auf bereits bestehenden Strecken.
Wir wollen in einer ökologischen und sozialen Gesellschaft leben, an der alle Menschen teilhaben können. Um diese Gesellschaft zu ermöglichen, muss die Mobilität aller Menschen bedingungslos sichergestellt sein. Für diese Gesellschaft brauchen wir einen gut ausgebauten, zuverlässigen und vor allem solidarisch finanzierten HVV.

Mobilität ist heute alles – wir genießen die fast grenzenlosen Möglichkeiten als großen Zugewinn an persönlicher Freiheit. Dabei sehen wir häufig gar nicht mehr, dass diese scheinbare Freiheit uns und die ganze Gesellschaft gleichzeitig einschränkt. In der Stadt ist die Lärmbelastung enorm, öffentlicher Raum wird durch viel befahrene Straßen zerschnitten, ganz abgesehen von der hohen Schadstoffbelastung. Auf dem Land sind immer mehr Menschen auf ein Auto angewiesen, um die täglichen Besorgungen fürs Leben zu machen. Zusätzlich zieht diese Ausdünnung der Infrastruktur beträchtliche Umweltschäden nach sich, die durch das wachsende Verkehrsaufkommen und

GRÜNE JUGEND

den Bau von neuen Straßen entstehen. Wir brauchen eine andere Prioritätensetzung bei Neubaumaßnahmen. Wir wollen weg von teuren und umweltschädlichen Prestigeprojekten und hin zu sinnvollen ökologischen Infrastrukturinvestitionen. Wir fordern Vorfahrt für die Schiene mit einem europäischen Schienennetz und ausgebauten Regionalfahrplänen, Entsiegelung von innerstädtischen Straßen und einen Umbau statt eines Neubaus des bestehenden Straßennetzes. Wir wollen entschleunigen – Mensch und Umwelt zuliebe. (...) Dabei müssen die unterschiedlichen städtischen und ländlichen Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen individuell mit modernen Fortbewegungskonzepten beantwortet werden. (...)

Bei der Gewährleistung einer flächendeckenden Mobilität ist zum Beispiel Elektromobilität eine Übergangstechnologie, um vom Verbrennungsmotor wegzukommen. Doch moderne Verkehrspolitik erschöpft sich für uns nicht in der Ersetzung aller Verbrennungsmotoren durch Elektromobilität und Co., mit der an veralteten Strukturen festgehalten wird. Eine sozialverträgliche, negative Pendlerpauschale wäre eine Möglichkeit die tatsächlichen Kosten des täglichen Überlandgebrauchs eines Autos in Rechnung zu stellen und so ein Umdenken einzuleiten. Die groben Leitlinien sind für uns ein entgeltfreier und damit kostenloser öffentlicher Personennahverkehr für alle, eine wohnortnahe Infrastruktur und der Ausbau von Fahrrad- und Fußwegen, Fahrradstationen sowie autofreie Städte. So dämmen wir den motorisierten Individualverkehr zunächst ein und schaffen ihn langfristig ab. Die kulturelle Dominanz des Autos muss gebrochen werden. Wir wollen keine großen Einkaufsparks auf der grünen Wiese, sondern dass die Befriedigung möglichst vieler Bedürfnisse vor Ort im Dorf oder im Stadtteil ermöglicht wird, damit das Verkehrsaufkommen insgesamt sinkt. Das Konzept der Stadt der kurzen Wege muss endlich Realität werden. Die Idee ist: Sich zusammen in lebenswerter Umgebung ökologisch fortbewegen, statt individuell durch die Gegend zu rasen."

GRÜNE JUGEND HAMBURG:

Die Grüne Jugend Hamburg (GJHH) ist Teilorganisation von Bündnis 90/ Die Grünen / GAL Hamburg.
Wir stehen der GAL nahe, sind inhaltlich aber eigenständig. Wir bilden uns stets unsere eigene Meinung und scheuen uns auch nicht, die GAL zu kritisieren, wenn es uns nötig erscheint.
Wir sind jung, grün und stachlig.

Mehr Informationen unter:
www.gruenejugendhamburg.de

GAL

FAHRSCHEINFREIER ÖPNV – ELEMENT EINER NEUEN MOBILITÄT?

1. „ABER“...

...WIE VIEL MOBILITÄT VERKRAFTET EINE MILLIONENSTADT?

Ballindamm, Jungfernstieg und Gänsemarkt sind breit ausgebaute Flaniermeilen, in der Mitte gibt es lediglich Radfahrstreifen und eine zweispurige Straße, die von 5:00 Uhr bis 9:00 Uhr ausschließlich dem Lieferverkehr zugänglich ist. Ansonsten befinden sich hier Grünflächen, Parkbänke, Cafés und ein paar Flächen für Sondernutzung von Geschäften. Der Jungfernstieg ist wieder das, was er mal war: Eine Begegnungsmeile fürs Sehen und Gesehen werden. Die PKW sind aus der Innenstadt quasi ganz verschwunden. Alles dank des fahrscheinlosen Nahverkehrs. Hamburgerinnen und Hamburger können sämtliche Busse und Bahnen ohne direkte Kosten nutzen.

Dies wirkt sich aber nicht nur auf die Innenstadt, sondern auf das ganze Stadtgebiet aus. Staus gibt es nur noch auf den Autobahnen, der sonstige Verkehr läuft flüssig. Volle Busse fahren im fünf-Minuten-Takt durch die ganze Stadt und prägen so das Stadtbild. Vielleicht zieht sich sogar eine hoch frequentierte Stadtbahn von Nordost nach West. Die Menschen in der Stadt kommen viel rum, besuchen sich gegenseitig, die Grenzen der Stadtteile sind aufgehoben. Gleichzeitig floriert der Einzelhandel.
So überspitzt das auch gezeichnet sein mag, diese Idee ist sehr reizvoll. Mit dem Gedanken eines scheinbar kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verbinden sich viele Hoffnungen auf ein insgesamt besseres Leben in der Stadt. Das kann vielleicht sogar so sein, jedoch gibt es ein paar „Aber...“, die zuvor gelöst werden müssen.

Verkehr erzeugt Verkehr – dieser oft zitierte Satz bewahrheitet sich auch bei einem kostenlosen ÖPNV. Die Fahrgastzahlen steigen rasant, zum einen weil er Menschen animiert, anstelle des Autos den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Zum anderen, weil die Menschen sich mit dem Bus o.ä. fortbewegen, wo sie sich sonst entweder zu Fuß, mit dem Rad oder auch gar nicht auf den Weg gemacht hätten.
Dies zeigt sehr deutlich das Beispiel der belgischen Stadt Hasselt, die 1997 die kostenlose Benutzung aller Buslinien eingeführt hat und immer wieder als Beispiel in der Diskussion um den kostenlosen Nahverkehr herangezogen wird. Dort ist der Nahverkehr in zehn Jahren um 1.319 Prozent gestiegen. Vor Einführung des kostenlosen ÖPNV kam man in Hasselt auf etwa fünf Fahrten pro Jahr und EinwohnerIn. Zehn Jahre später hat sich diese Zahl auf etwa 63 Fahrten pro Kopf und Jahr gesteigert. Hasselt fährt gut damit: Der Haushalt wird nicht wesentlich belastet und mit Hilfe weiterer flankierender Maßnahmen wie intensiver Parkraumbewirtschaftung und Rückbau von Straßen konnte der Autoverkehr in der Stadt reduziert werden. Doch Hasselt kann nur sehr bedingt mit Hamburg verglichen werden: Derzeit nutzen 18 Prozent der HamburgerInnen den HVV. Wir kommen auf 360 Fahrten pro EinwohnerIn und Jahr – mehr als fünf Mal so viel wie Hasselt heute.
Schon jetzt erwartet der HVV Fahrgastzuwächse von 2 bis 3 Prozent jährlich und der ÖPNV ist nah an seiner Belastungsgrenze. Mit einem fahrscheinfreien ÖPNV würden die Fahrgastzahlen enorm steigen. Dies sprengt alle vorhandenen Kapazitäten, nicht nur in den Bussen, S- und U-Bahnen, auch an den Haltestellen und beim Ein- und Ausstieg wären Konflikte vorprogrammiert. Selbst 50 km Stadtbahn könnten dies wohl kaum stemmen. Hamburg braucht in Wirklichkeit ein Konzept, wie wir die Straßen und Umwelt wirkungsvoll und dauerhaft entlasten. Wir müssen Anreize schaffen, damit die Menschen öfter das Fahrrad benutzen oder auch zu Fuß gehen. Sie sollten diese Fortbewegungsarten als echte Alternative zum motorisierten Verkehr erkennen. Wir brauchen daher auch eine starke Radverkehrspolitik und Quartiere, in denen zu Fuß gehen Spaß macht, um den Verkehrskollaps zu vermeiden.

GAL

2 „ABER“...

...WIE VIEL MOBILITÄT VERKRAFTET DIE UMWELT?

Bei einem kostenlosen ÖPNV versteht sich von selbst, dass es mehr Busse und Bahnen auf einer nicht beliebig erweiterbaren Infrastruktur geben muss. Und damit stellt sich auch die Frage, wie wir mit dem Lärm und den Schadstoffen umgehen, die Busse und Bahnen emittieren. Wer alles auf Elektromobilität und Hybridtechnik reduziert, macht es sich zu einfach. Damit haben wir zwar vor Ort keine Emissionen, aber an der Stelle, wo der Strom produziert wird. Zudem ist die Wirtschaft derzeit nicht in der Lage serienreife Elektro/Hybrid-Busse zu liefern. Die Menge an Fahrzeugen, die Hamburg bräuchte, kann nicht so einfach hergestellt und eingesetzt werden. Der SPD-Senat hat angekündigt, dass ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse durch unsere Stadt rollen werden. Aber schon heute bezweifeln Experten, dass dieses Ziel realistisch ist. Davon abgesehen, dass strombetriebene Fahrzeuge nach unserer Auffassung sowieso nur mit erneuerbaren Energien betrieben werden dürften. Und es gibt noch einigen Forschungsbedarf hinsichtlich der Energiespeicherung.
Dagegen kann eine massive Zunahme von Dieselbussen in der Stadt kein erstrebenswertes Ziel sein. Denn Dieselbusse machen Lärm und stinken. Vielleicht weniger als die ausbleibenden PKW, aber immer noch zu viel. Hamburg hält bereits heute diverse Grenzwerte bei den Luftschadstoffen nicht ein. Daher müssen wir mit Blick auf einen fahrscheinlosen ÖPNV sicher sein, dass die Emissionen sinken. Hier fehlen noch Forschungen oder Gutachten, die dies explizit für Hamburg beleuchten. (...)
Schon jetzt konkurrieren Busse, Fahrräder und Autos um den knappen Verkehrsraum, dessen Löwenanteil die PKW besetzen. Hier muss ein Umdenken stattfinden zugunsten des Umweltverbunds. Eigene Busspuren, Radfahrstreifen und breite Fußgängerwege sollten Selbstverständlichkeiten sein, dem sich der motorisierte Individualverkehr unterordnet. So wird auch die Lebensqualität in den Wohnvierteln und Quartierszentren steigen.

3. „ABER“...

...WIE FINANZIEREN WIR DAS ALLES?

Die Studie „Zukunftsfähiges Hamburg“ des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie hat sich auch mit dem fahrscheinlosen ÖPNV beschäftigt. Sie schlagen ein Bürgerticket vor, das pauschal auf alle umgelegt wird. 170 Euro pro Person bzw. 473 Euro, wenn nur Sozialversicherungspflichtige BürgerInnen dafür zahlen. Diesen Zahlen liegt eine einfach Berechnung zugrunde: 2008 erwirtschaftete der HVV 557 Millionen durch das erhobene Fahrgeld. Dazu kam ein Defizit von 223 Millionen Euro. Die Gesamtkosten belaufen sich also auf etwa 780 Millionen Euro jährlich. Die Studie rechtfertigt die Umlage damit, dass SteuerzahlerInnen, egal ob AutofahrerIn oder nicht, 629 Euro für den Autoverkehr indirekt über Steuern und Abgaben zahlen. Jeder PKW weniger würde auch diese Summe reduzieren.
Uns scheint die Berechnungsgrundlag noch nicht ganz ausgereift, da sie auf Fahrgastzahlen aufbaut, die nicht den Bedingungen entsprechen, die ein kostenfreier ÖPNV mit sich bringen würde. Um die zu erwartenden Fahrgastzahlen zu beherrschen, müssten wir zügig mehr Transportfahrzeuge für Schiene und Straße kaufen, Straßen flächendeckend mit Busspuren versehen, mehr Betriebshöfe einrichten und ein komplettes Stadtbahn-Streckennetz aus dem Boden stampfen – inklusive Personal und Unterhaltung des Ganzen. Hier fehlt für Hamburg eine solide Berechnungsgrundlage mit zeitlicher Perspektive, die alles dies berücksichtigt und vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage die richtigen Empfehlungen gibt.
Zum Vergleich: Die SPD gibt gerade 259 Millionen Euro für 250 Einzelmaßnahmen aus, deren effektive Wirkung nicht mal erwiesen ist. Eine Stückchen U4 kostet 180 Millionen und 50 km Stadtbahn würde etwa 1 Milliarde kosten. Diese Summe ist nicht so einfach über ein „Semesterticket für alle“ finanzierbar. Allein diese Investitionskosten würden 805 Euro pro Kopf ausmachen. Die ungeklärten rechtlichen Fragen der Finanzierung lassen wir jetzt mal außen vor.

4. „ABER“...

...WELCHE MOBILITÄT IST DIE RICHTIGE?

Die GAL Hamburg ist auf der Suche nach Lösungen für die oben skizzierten Fragen. Das Pro und Kontra hält sich bei den Hamburger Grünen derzeit noch die Waage. Die Diskussion mit der Basis geht weiter.
Eines lässt sich aber jetzt schon feststellen: Der ÖPNV und seine Finanzierung ist uns nicht egal. Die jetzige Tarifstruktur gehört stark vereinfacht, die Sozialkarte so gestaltet, dass noch mehr Menschen davon Gebrauch machen können, und wir möchten eine Nahverkehrsabgabe, die die gesamten städtischen Verkehrskosten auf alle umlegt. Wir wollen vieles, was mit dem fahrscheinfreien Verkehr einhergeht und die Straßen vom PKW-Verkehr entlastet: konsequente Parkraumbewirtschaftung, City-Maut, attraktive Radwege, Ausbau des StadtRad-Systems, viele Tempo-30-Zonen, Stadtteile der kurzen Wege und nicht zuletzt ein nachhaltiges öffentliche Nahverkehrssystem, dass viele Menschen schnell und komfortabel an ihr Ziel bringt. Unser Antrieb ist dabei die Reduktion von Luftschadstoffen, Co^2, Lärm und Unfällen. Kurz gesagt: Weniger motorisierten Verkehr und ein neues Mobilitätsverhalten der Menschen! Ob der fahrscheinlose ÖPNV einen Beitrag zu dieser Neuen Mobilität leisten kann, ist für uns noch nicht geklärt.

KATHARINA FEGEBANK,
GAL-LANDESVORSITZENDE, SOZIALPOLITISCHE SPRECHERIN
DER GAL-BÜRGERSCHAFTSFRAKTION

DR. TILL STEFFEN,
VERKEHRSPOLITISCHER SPRECHER DER GAL-BÜRGERSCHAFTS-
FRAKTION

MUMME

KOSTENLOSER ÖPNV AUS ÖKOLOGISCHER SICHT

Um die Klimaerwärmung auch nur auf 2°C Zunahme zu begrenzen, dürfte niemand mehr als zwei Tonnen CO2 pro Jahr verursachen. Aktuell liegt der Ausstoß in Deutschland aber durchschnittlich bei etwa 9,5 Tonnen pro Kopf. Der Verkehrsbereich verursacht davon etwa 20 Prozent, also fast zwei Tonnen. Damit ist er eine der wichtigsten Stellschrauben, um den Klimawandel zu bremsen.

Mobilität ist unabdingbar, um am sozialen Leben teilzunehmen. Für diesen notwendigen Verkehr kann es daher nur um eine Umgestaltung gehen, etwa durch eine Verlagerung vom Auto auf den ÖPNV (ÖffentlicherPersonenNahVerkehr). Allerdings muss auch klar gesagt werden, dass nicht jeder Verkehr wirklich notwendig ist.

Es gibt eine Reihe von Argumenten, die aus ökologischer Sicht für einen kostenlosen ÖPNV sprechen. Es wäre allerdings einseitig, die ebenfalls existierenden Gegenargumente auszublenden. Es geht dabei um eine differenziertere Sichtweise anstatt eines „entweder ganz oder gar nicht".

Entscheidet nur der Geldbeutel über die Verkehrsmittelwahl? Nutze ich immer das teuerste mir mögliche Verkehrsmittel? Nicht nur in England finden wir auch Großverdiener in der U-Bahn anstatt im SUV. Denn natürlich gibt es mehr Kriterien zur Verkehrsmittelwahl als nur den schnöden Mammon. Wenn wir eine Schädigung des Klimas nicht auch noch aus öffentlichen Mitteln finanzieren wollen, schließt das natürlich nicht aus, dass es (wieder) Sozialtickets u.ä. geben müsste. Es ist selbstverständlich, dass es allen Menschen möglich sein muss, ihr Grundrecht auf Teilhabe verwirklichen zu können, wozu sie mobil sein müssen. Dabei dürfen Einschränkungen körperlicher oder finanzieller Art diese Menschen nicht davon ausschließen. Dazu bedarf es aber keines generell kostenlosen Verkehrsangebots, sondern dieses Grundrecht muss z.B. über kostenlose Sozialtickets, Schülertickets, Seniorentickets etc. gewährleistet werden. Im Übrigen müssen dazu auch sämtliche Haltestellen barrierefrei sein. Bei den U- und S-Bahn-Stationen in Hamburg ist das bei über der Hälfte nicht der Fall. Bis 2020 wird dies zwar angestrebt, müsste aber deutlich schneller umgesetzt werden. Was nützt mir ein kostenloser ÖPNV, wenn ich ihn nicht nutzen kann?

Sicher ist es richtig, Taktung, Image, Komfort, (gefühlte) Sicherheit und weitere Punkte beim ÖPNV zu verbessern, um mehr Autofahrende zum Wechsel zu bewegen. In den Verkehrswissenschaften wird aber regelmäßig betont, dass nur restriktive Maßnahmen beim MIV tatsächlich geeignet sind, dies zu erreichen. In Hamburg hat sich die Zahl der Fahrzeuge auf den Straßen in den letzten 30 Jahren etwa verdoppelt. Das ist sehr viel verbrauchter (Park-)Platz, den wir Menschen uns wieder aneignen müssen.

Auto und ÖPNV sind nicht der ganze Verkehr
Auch beim ÖPNV handelt es sich um motorisierten Verkehr, der allerdings unbestritten umweltfreundlicher ist als der Motorisierte Individualverkehr (MIV), also der Autoverkehr. Dennoch werden auch für ihn Flächen und andere Ressourcen verbraucht, etwa für die Streckenführung, Haltestellen und Fahrzeuge. Das gleiche gilt für den Energieverbrauch bei den Fahrten, wobei der Verbrauch (pro Kopf) u.a. von der Auslastung abhängig ist. Nicht zu vergessen: Auch der ÖPNV verursacht Lärm. Außerdem sollte nicht nur zwischen Auto und ÖPNV verglichen werden, schließlich gibt es auch noch den Rad- und Fußverkehr, die beide noch umweltfreundlicher sind.

Es ist aus Umweltsicht sicher richtig, dass es (auch) finanzielle Anreize geben muss, den ÖPNV anstatt des Autos zu nutzen. Sobald es sich allerdings um zusätzlichen Verkehr handelt oder um solchen, der Fuß- oder Radverkehr ersetzt, folgt eine zusätzliche Umweltbelastung daraus. Selbstverständlich lassen bei eisigen Temperaturen mehr Leute das Rad stehen und nutzen die Bahn. Dass diese Ausnahmen hier nicht gemeint sind, dürfte klar sein. Es geht vielmehr um dauerhafte Veränderungen bei der zentralen Frage, ob und wie ich mich fortbewege.

In welche Richtung läuft es ohne Lenkung?
Das Ob ist somit der entscheidende Punkt und erst dann folgt das Wie. Die Reihenfolge der ökologischen Verkehrswende lautet daher in genau dieser Reihenfolge
1. Verkehr vermeiden (weniger)
2. Verkehr verlagern (anders)
3. Verkehr verbessern (besser)
Für den 1. Punkt ist das Konzept der Stadt der kurzen Wege elementar. Wenn durch eine vorausschauende Stadtplanung (Funktionsmischung) die Orte z.B. von Wohnen und Arbeiten nicht weit entfernt voneinander liegen, entsteht Verkehr gar nicht erst oder zumindest in geringerem Maße. Dadurch kann der verbleibende Verkehr auf andere Verkehrsmittel wie etwa das Rad verlagert werden, wie im zweiten Punkt gefordert. Der dritte Punkt bezieht sich auf die technische Optimierung des verbleibenden notwendigen Verkehrs, etwa durch verbrauchsärmere Motoren oder Rußpartikelfilter. Soweit alles ganz simpel. Allerdings geht es auch um Verantwortung der Einzelnen bei der Wohnortwahl.

MUMME

Eine Studie des Umweltbundesamtes von 2011 kommt außerdem zu dem Schluss, dass die Umsetzung einer Stadt der kurzen Wege für eine verkehrs- und flächensparende Entwicklung nicht ausreichend ist. Es bedarf auch einer Region der kurzen Wege. Da Hamburg über 360.000 Einpendler hat und das Tarifgebiet des HVV mittlerweile neben dem Großbereich Hamburg auch sieben Landkreise umfasst, leuchtet dies unmittelbar ein. Ein weiteres Ergebnis der Studie ist, dass der Abbau von Verkehrs¬ widerständen, wie etwa Kosten, die Ferne in greifbare Nähe rücken lässt. Es wird schlichtweg mehr und weiter gefahren, je billiger es wird.

Was heißt das konkret für Hamburg, wenn wir den Kaufpreis des HVV als eines von verschiedenen Steuerungsmitteln streichen? „Es ist umweltfreundlicher, mit der Bahn als mit dem Auto zu pendeln und daher muss das Bahnfahren kostenlos sein“, so ein Pro-Argument. Doch wenn ich täglich kostenlos pendeln könnte, warum sollte ich dann meine Wohnung in der Nähe meiner Arbeitsstätte haben? Bei 250 Arbeitstagen pro Jahr kämen so beispielsweise zwischen Lüneburg und Hamburg 30.000 Pendelkilometer zusammen – eine schon heute relativ verbreitete Variante, obwohl dafür gezahlt werden muss. Bei einer Bahnfahrt werden pro Person und pro km 40 g CO2-Emissionen ausgestoßen, so dass sich daraus jährlich 1,2 Tonnen CO2 pro Kopf ergeben. Das ist bereits über die Hälfte des maximal vertretbaren Pro-Kopf-Ausstoßes von zwei Tonnen. Warum sollte die Allgemeinheit das auch noch finanziell fördern? Und wenn sie das täte, warum sollte ich dann noch in einer teureren Wohnung in der Stadt wohnen und mit dem Rad zur nah gelegenen Arbeit fahren?
Andererseits ist innerhalb einer gewissen Entfernung kostenloser ÖPNV (auch) aus ökologischer Perspektive definitiv sinnvoll. Aber was heißt das?

Hier stellt sich die schwierige Frage, wo sinnvollerweise die Grenze gezogen wird. Sollte nur innerhalb eines Wohnortes kostenloser ÖPNV angeboten werden? Zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und den Endstationen verschiedener U- und S-Bahnlinien ist man innerhalb der Stadt über eine halbe Stunde unterwegs, also sogar etwas länger als zwischen den Bahnhöfen Lüneburgs und Hamburgs, was etwa 60 km sind. Eine Orientierung an Ortsgrenzen wäre ungünstig für diejenigen Menschen, die dicht an diesen wohnen. So liegt z.B. die U-Bahnstation Hoisbüttel wenige Hundert Meter außerhalb Hamburgs.
Oder wäre vielleicht eine kostenlose Maximalentfernung die Lösung, so dass Entfernungen über einer festzulegenden Distanz selbst gezahlt werden müssten? Dann entfiele das Argument, man könne die entgangenen Einnahmen durch nicht mehr erforderliche Kontrollen kompensieren, denn in diesem Modell wären sie nach wie vor erforderlich.

Die allgemeingültige Patentlösung gibt es offenbar nicht. Eines wird aber deutlich: Wenn wir tatsächlich die Entwicklung gestalten wollen, sollten wir kein Steuerungsmittel, und das ist der Preis, einfach aus dem Instrumentenkoffer werfen. Denn so ernten wir noch mehr Verkehr mit all seinen Folgen. Vielmehr sollten wir die Preisgestaltung an den angestrebten Zielen ausrichten.

Forderungen

Aus diesen Punkten ergeben sich verschiedene Forderungen, die sicher noch ergänzt werden können:

- eine flächendeckende Grundversorgung mit öffentlicher Mobilität zu Preisen, die alle zahlen können
- keine Subventionierung sinnloser Mobilität – gleichzeitig restriktive Maßnahmen gegen verantwortungsloses Verkehrsverhalten
- öffentlichen Verkehr in öffentlicher Hand und damit in gemeinschaftlicher Kontrolle halten – Privatisierungen sind der falsche Weg und verhindern eine demokratisch getragene Verkehrs- und Stadtplanung
- ein einheitliches System von Tarifen und Bedingungen des öffentlichen Verkehrs, die den öffentlichen Verkehr für alle Menschen attraktiv machen

JÜRGEN MUMME
VERKEHRSGEOGRAPH/FREIWILLIGENKOORDINATOR BUND HH

VON PRONDZINSKI

HVV UMSONST? DAS IST ZU BILLIG.

Die Forderung ist leicht gestellt. Was wäre das Leben schön, wenn alles umsonst wäre...
Ich gehe mal von realistischen Rahmenbedingungen aus, nämlich, dass die Geldwirtschaft nicht in Kürze abgeschafft wird. Und dass es weiterhin – um mit einem Reizwort zu beginnen – einen „Markt“ der Verhaltensweisen gibt, der auch über Preise gesteuert wird. (So verstehe ich die Forderung nach HVV umsonst: Fortbewegungsverhalten soll nicht von den finanziellen Möglichkeiten der einzelnen Personen beschränkt werden und es soll zugunsten umwelt-, lebens- und wohnverträglicheren Verkehrsmitteln gegenüber dem Auto umgesteuert werden.)

Dazu möchte ich vorbemerken: Auch der öffentliche Nahverkehr kostet Umwelt. Auch diese Verkehrsmittel verbrauchen Energie, auch für sie müssen Straßen und Schienenwege gebaut und unterhalten werden, und die Fahrzeuge selbst müssen ebenfalls hergestellt werden (übrigens oft von Firmen, die in anderen Zusammenhängen sehr in der Kritik stehen, wie etwa Siemens.). Der Umweltverbrauch – modernerweise vielleicht auf die CO2-Produktion reduziert betrachtet – fällt beim ÖPNV typischerweise deutlich besser aus als beim MIV. Aber nicht immer. Ein kaum besetzter Regionalzug oder ein Gelenkbus mit 5 Fahrgästen schneiden deutlich schlechter ab, als wenn diese Leute im Auto führen.

Ich gehe mal davon aus, daß es nicht Ziel der Kampagne ist, Umweltverbrauch zu subventionieren. Und somit sollte dieser Verbrauch auch zwecks Verhaltenssteuerung bepreist werden – wie gesagt, unter der Annahme, daß es zu einem grundlegenden Systemwechsel nicht kommt und daß Menschen nicht plötzlich alle aus eigenem Antrieb in höchstem Maße gesellschafts- (und umwelt-)verantwortlich handeln.
HVV umsonst würde also zu mehr „Beförderungsfällen“ führen. Ein Ausbau des Systems wäre erforderlich. Bei der Stadtbahn konnten wir sehen: „Stadtbahn ja, aber nicht auf Kosten der Parkplätze/Bäume... vor meiner Haustür“ – das geht jedenfalls nicht konfliktfrei. Der durch Zunahme und Ausbau des ÖPNV entstehende Umweltschaden wird wahrscheinlich durch den reduzierten Autoverkehr mehr als ausgeglichen – falls es nicht zu Mehr- und Schneller-Fahreffekten auf den freieren Straßen kommt... Aber ein Umweltverbrauch – der meiner Meinung nach nicht kostenlos zu haben sein darf – wird in jedem Fall fortgesetzt verursacht.

Da wäre auch noch die Frage der Grenzen. Der HVV erstreckt sich entsprechend der derzeitigen Verhandlungs- und Vertragslage z.B. auf den Landkreis Stade, so daß eine Fahrt bis kurz vor Cuxhaven möglich ist, nach Itzehoe oder Lübeck gehts aber (derzeit) nicht. Wünschenswert wäre sicher auch freie Fahrt nach Hannover, Frankfurt, New York. Irgendwann wird die Frage der Finanzierung richtig relevant. Vielleicht auch Kreuzfahrten kostenlos? Jedenfalls ist die derzeitige Grenzziehung willkürlich. Auch eine Begrenzung auf das Hamburger Stadtgebiet wäre lebensfremd. Nach Neuwerk müßte es dann kostenlos sein, nach Wedel oder Maschen nicht mehr.

Die Finanzierung wäre sicher grundsätzlich aus Steuermitteln möglich. Die Hochbahn behauptet, 88% Kostendeckung zu haben – da sind aber auch Immobiliengeschäfte mit drin. Andere HVV-Verkehrsgesellschaften, besonders in der Diaspora, erzielen etwa 50% der Kosten mit Fahrkartenverkauf. Jedenfalls subventioniert Hamburg den HVV derzeit etwa 170 Mill. Euro jährlich. Für einen kostenlosen HVV müßte dieser Betrag dann etwa verdreifacht werden – ausgeblendet die nötig werdenden Ausbaukosten. Das müßte dann, und könnte auch, so beschlossen werden. Das ist nicht mein Argument. (Kleiner Seitengedanke: Wie wäre es mit: ‚Fahrräder umsonst’? - natürlich mit Ausgleich für all die, die aus welchen Gründen auch immer, Fahrräder nicht nutzen können und Vorkehrung, daß die Gefährte nicht massenhaft im Gebüsch zu liegen kommen...)

Das Folgende aber dürfte für manche ein Reizthema sein. Ich werde hier Menschenrechte und Ökologie in Verbindung bringen, was gern vermieden wird – oft auch aus gutem Grund. HVV umsonst wäre auch ein Bereitstellen von kostenlosen mobile homes. Bekanntermaßen gibt es Wohnungsmangel im unteren Preissegment. Es gibt Obdachlosigkeit. Besonders im Winter eine sehr prekäre Lebenslage. Ein gutgeheizter U-Bahnwagen ist da eine attraktive Alternative. – Ja, aber das ist sehr kurz gedacht. Und: Nein!! Es geht hier nicht um „Sozialhygiene“ in den Verkehrsmitteln. Sicher wird es Fahrgäste geben, die nicht mit Penner_innen gemeinsam befördert werden wollen, die vor der sozialen Realität Augen, Ohren und Nase verschließen wollen – das ist nicht Thema diese Artikels.
Verkehrsmittel sind so ziemlich die schlechtest thermo-isolierten geschlossenen öffentlichen Räume, die denkbar sind. Mit ihnen wird winters fleißig die Umwelt beheizt und im Sommer, bei Klimatisierung, ebenfalls. Bessere Isolierung würde die Fahrzeuge größer oder den Fahrgastraum kleiner machen. Und es käme Gewicht hinzu. Gerade ÖPNV-Fahrzeuge müs-

VON PRONDZINSKI

sen aber ständig positiv und negativ beschleunigt werden. Je schwerer sie sind, desto mehr Energie kostet das. Also auch: je mehr Leute drin, desto mehr Energieverbrauch. Was natürlich auch bei Fahrgästen gilt, die hier ein Heim suchen & finden, aber gar kein (geografisches) Beförderungsbedürfnis haben. Und wir haben ja nun diese Klimaziele, auch wenn sie gern nur sehr segmental betrachtet werden... Verkehrsmittel umsonst für Obdachlose als akute Notmaßnahme – wie im Feb. 12 in Bremen – ist ok; das Subventionieren von immobilem Raum wäre allerdings wesentlich sinnvoller, leerstehenden Wohn- und Büroraum gibt es genug und der hat auch fast immer einen wesentlich niedrigeren Heizenergieverbrauch. Nicht zugänglich gemachten Wohnraum durch energiezehrenden Transportraum zu ersetzen, ist keine Dauerlösung. Also: (m.E.) Wohnen umsonst. Das ist unveräußerliches Menschenrecht. Das differenzierter zu entwickeln ist aber nicht Aufgabe dieses Artikels.

Zurück zum Thema: Auch Mobilität ist Menschenrecht. Alle sollen ihre notwendigen und unvermeidbaren Wege so widerstandsarm wie möglich zurücklegen können. Dabei ist eine deutliche soziale Staffelung der Preise sinnvoll, in bestimmten, begründeten und begrenzten Fällen auch gerne bis 0 herunter. Mobilität und damit Umweltverbrauch darf aber nicht generell zum unbegrenzt subventionierten Freizeitvergnügen oder zur Ersatzlösung der Probleme einer falschen Wohnraumpolitik werden.

Anmerkung zum geplanten Fahrscheinvorzeigen in ganz HH: Um meinen Artikel nicht falsch zu verstehen: Ich lehne ein Dauerschikanieren der Fahrgäste durch Fahrscheinvorzeigen ab. Das ist zum einen kleinstädtisch und der „Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs“ (etwas Entsprechendes ist gesetzliches Ziel für den Autoverkehr) stark abträglich. Vor allem ist es der Schillsche Sicherheits- und Kontrollwahn. Und es liegt dem auch noch eine Ideologie zugrunde, nämlich: Nur wer arm ist, hat kein Auto und muß ÖPNV fahren. Und wer arm ist, betrügt und erschleicht Leistungen. Das wissen wir von Hartz 4: Mißbrauch ohne Ende. – Natürlich fordern dieselben Ideologen nicht, daß alle Autofahrer_innen vorm Einsteigen ihre Fahrerlaubnis vorzeigen müssen oder 100% aller abgestellten Autos auf Falschparken geprüft werden. Und es war auch noch nicht zu hören, daß die allgemeinen Steuern erhöht werden mußten, weil aufgrund der vielen Steuerbetrügereien mehr Steuerprüfer eingestellt werden mußten...
Nein, nur bei den Nutzer_innen des ÖPNV wird die Unschuldsvermutung aufgehoben.
Gelegentliche Kontrollen – wie in anderen Lebensbereichen – finde ich akzeptabel. Dauermißtrauen und ständiges Drangsalieren nicht.

JÖRG V. PRONDZINSKI, HANDELNDER UND SCHREIBENDER NATURSCHUTZAKTIVIST AUS WILHELMSBURG

ATTAC HAMBURG

MOBILITÄT – GRUNDBEDÜRFNIS UND GESELLSCHAFTLICHE NOTWENDIGKEIT

Warum brauchen wir einen fahrscheinfreien und demokratisch organisierten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)? Und wie können die hohen Anforderungen, die in unserer Gesellschaft an die Mobilität jedes Einzelnen gestellt werden, erfüllt werden?

In Zeiten des Klimawandels kann fahrscheinfreier ÖPNV dazu beitragen, ökologische Fragen mit den Fragen sozialer Gerechtigkeit und politischer Teilhabe zu verbinden.
Mobilität ist ein Grundbedürfnis
Mobilität ist eine grundlegende Bedingung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Ob Erwerbsarbeit, die den Arbeitenden gerade unter kapitalistischen Bedingungen immer mehr auch räumliche Flexibilität abverlangt, Arztbesuche oder Behördengänge, die Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen, Besuche bei Freunden oder Verwandten: Ohne ÖPNV für ALLE – unabhängig von Einkommen, Alter oder Herkunft - ist das nicht möglich. Erst ein ÖPNV zum Nulltarif erkennt dieses Grundbedürfnis an. Im fahrscheinfreien Hasselt (Belgien) stieg z. B. die Zahl der Krankenhausbesuche um 48%.

Mobilität als öffentliches Gut
Mobilität gehört demzufolge zu den elementaren materiellen Gütern (commons), die sowohl jeder einzelne als auch die Gesellschaft als Ganzes braucht und die als öffentliche Güter verwaltet und bereitgestellt werden müssen.
Die Gesellschaft hat sich durch die Privatisierungs- und Deregulierungspolitik der letzten Jahrzehnte tief greifend verändert. Sie wurde zunehmend den Gesetzen des Marktes unterworfen, der Profitmaximierung wurde immer mehr Raum gegeben, mit teilweise verheerenden sozialen Folgen. Dadurch wurden immer mehr Menschen von der Nutzung öffentlicher Güter inklusive der Mobilität ausgeschlossen. Alle Beteiligten sollten jedoch über diese Güter selbst bestimmen und die Nutzungsbedingungen untereinander aushandeln.
Entscheidend wäre dabei der Ausbau der sozialen Infrastruktur. Damit ist das Angebot an öffentlichen Gütern und Dienstleistungen gemeint, die für alle Menschen gleichermaßen zugänglich sind und vor allem die Bereiche der Gesundheitsvorsorge, des Verkehrs, des Wohnens, der Bildung und der Kultur betrifft. Es geht also darum, dass die Menschen selbst darüber entscheiden, für welche Verkehrsprojekte öffentliche Gelder ausgegeben werden. Ein Anfang könnte mit der Einführung eines Bürgerhaushaltes gemacht werden, mit dem zumindest über einen Teil des Haushaltes der Stadt durch die Bürger direkt entschieden werden kann., z.B. Bürgerhaushalt Köln (https://buergerhaushalt.stadt-koeln.de/). Darüber hinaus könnte eine Art HVV-Verwaltungsrat, gewählt von den NutzerInnen und Beschäftigten des HVV, z.B. über den Ausbau des Streckennetzes und die Taktzeiten entscheiden.

Ökologie
Nicht nur Unternehmen produzieren ohne Rücksicht auf die Folgen für das Klima, auch der Autoverkehr trägt in erheblichem Umfang zur Erwärmung der Atmosphäre und ihren Auswirkungen bei. Schon deshalb müssen Alternativen zum vorherrschenden Mobilitätskonzept des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) umgesetzt werden – global und lokal. Bei einer Ausdehnung des MIV auf Schwellenländer wie China oder Indien wäre die Klimakatastrophe nicht zu vermeiden.
Wenn es gelingt, einen erheblichen Teil des täglichen MIV auf den ÖPNV zu verlagern, bringt es darüber hinaus einen beträchtlichen Gewinn an Lebensqualität für alle: Die Straßen werden leerer, es gibt weniger Unfälle, Abgase und Lärm. Das bedeutet auch die Zurückeroberung und Wiederbelebung der Innenstadt, der Straßen und Plätze durch Fußgänger und Radfahrer. Tatsächlich gewinnen weit mehr Menschen von einem fahrscheinfreien ÖPNV als nur die Nutzer. Des Weiteren wäre es möglich, die Autoindustrie auf eine nachhaltige Produktion umzustellen – diese Konversion ist machbar und – was den Klimaschutz betrifft – erfolgversprechender als beispielsweise der Ausbau der Elektromobilität.
Verkehrsvermeidungsstrategien können verhindern, dass mit einem fahrscheinfreien ÖPNV häufiger gefahren wird. Ansatzpunkt wäre hier z.B. eine „Stadt der kurzen Wege“, in der die Sozialinfrastruktur (Schule, Kita, Einkaufsmöglichkeiten) wieder im Stadtteil angesiedelt ist. Weitere Maßnahmen, um den Autoverkehr unattraktiver zu machen, wären die Errichtung einer Umwelt- und Klimazone, die Einführung von Tempolimits (Tempo 30, Tempo 7), der Rückbau von Fahrspuren für den MIV, die Erhebung einer City-Maut und Parkraumverknappung .
In der Debatte über die Folgen des Klimawandels wird die soziale Frage meistens nicht mitdiskutiert. Es wird vernachlässigt, dass die Armen, die weitgehend unschuldig an der Klimaerwärmung sind, als erstes und am heftigsten von deren Folgen getroffen werden. Die Klimakrise ist immer auch eine soziale Frage - global und lokal.

AG GLOBALISIERUNG UND ÖKOLOGIE/ ATTAC HAMBURG

Finanzierung

HVV umsonst heißt natürlich nicht, dass der ÖPNV nichts mehr kostet. Die gegenwärtige Haushaltslage – auch in Hamburg – führt dazu, dass ganz schnell die Frage gestellt wird: „Wie soll das denn finanziert werden?“ In den letzten Jahren zeigte sich, dass viel mehr Geld mobilisiert werden kann, als die meisten für möglich gehalten haben: für die Rettung der internationalen Finanzindustrie. Zu den Ursachen der sogenannten Finanzkrise zählt der unvorstellbare Überfluss an einer Ressource, die keine natürlichen Grenzen kennt: Geld. Viele Billionen Dollar und Euros sollen auf unserem Planeten gewinnbringend investiert werden. Dabei entstehen Blasen an Zahlungsversprechen, deren Nichteinlösung zu Zusammenbrüchen in Finanzindustrie und Wirtschaft führt sowie zur Verarmung vieler, die dafür nicht verantwortlich sind. Der materielle Wachstumszwang als Folge dieser Profitorientierung hat zu insgesamt steigendem Naturverbrauch geführt.

Es ist nun offensichtlicher denn je, dass es immer politische Entscheidungen sind, ob und wofür Geld ausgegeben wird. Der Pkw-Verkehr verursacht in Deutschland pro Kopf und Jahr externe Kosten in Höhe von 1077 Euro die von der Allgemeinheit, also nicht nur von den Auto Fahrenden über Steuern und Abgaben getragen werden (Studie der TU Dresden 2012).

Es gibt unterschiedliche Modelle zur Finanzierung einer sozialen Infrastruktur, die allen nutzt. Notwendig wäre dazu die Wiedereinführung der Vermögenssteuer sowie eine stärkere Besteuerung von Besserverdienenden und Unternehmen - alte Attac-Forderungen. Aber es gibt auch Einsparungen durch ticketfreies Fahren, weil einige Ausgaben wegfallen, z.B. für die Anschaffung und Wartung von Ticketautomaten, den Druck von Fahrscheinen und den Einsatz von Kontrolleuren. Außerdem fallen weniger Kosten für Neubau und Instandhaltung von Straßen an.

Dass ein HVV zum Nulltarif möglich ist, zeigen die bestehenden Beispiele wie Hasselt und Aubagne, sowie ab 2013 die estländische Hauptstadt Tallinn..

Eine andere Welt ist möglich

Eine Infrastruktur, die über das hinausgeht, was wir bisher darunter verstehen (Bildung, Energieversorgung, öffentliche Dienstleistungen etc), könnte alles beinhalten, was die Menschen für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben brauchen. Es geht darum, den neoliberalen Konzepten, die ja auch immer eine Umverteilung zu Gunsten der selbst ernannten “ Leistungsträger” beinhalten - eine eigene Vision vom guten Leben für alle entgegenzustellen.

Ein fahrscheinfreier ÖPNV, der von allen mitgestaltet wird, kann zu einer anderen Sicht auf Grundbedürfnisse und zu neuen Formen von deren Befriedigung führen.

AG GLOBALISIERUNG UND ÖKOLOGIE/ ATTAC HAMBURG

HVV UMSONST

GEGENARGUMENTE GEGEN ARGUMENTE

IN DISKUSSIONEN AM KNEIPENTISCH, AM INFOSTAND ODER AUF VERANSTALTUNGEN WERDEN HÄUFIG – NEBEN ZUSTIMMUNG ZU DER „AN FÜR SICH GUTEN IDEE“ - DIE GLEICHEN KRITISCHEN FRAGEN GESTELLT UND BEDENKEN FORMULIERT.

WIR - DER ARBEITSZUSAMMENHANG HVV UMSONST! - WERDEN EUCH ALS BESONDEREN SERVICE AN DIESER STELLE, DIE AUS UNSERER SICHT GEWICHTIGSTEN PUNKTE ZUSAMMENZUTRAGEN, DIE PLAUSIBILITÄT DARSTELLEN UND DISKUTIEREN.

1. „…UND WER SOLL DAS DANN BEZAHLEN?“

Der absolute Top- Hit. Sozusagen die Mutter aller Einwände. Komisch, dass das beim Klimawandel kaum gefragt wird. Diesen Dauerbrenner beantworten die verschiedenen Spektren/ Gruppen/ Parteien sehr unterschiedlich.... aber er wird beantwortet!
In fast allen Beiträgen dieser Broschüre wird auf diese Frage bereits eingegangen, weshalb wir hier nicht noch einmal ausführlich ausholen.
Als besonderes Bonbon widmen sich die Beiträge der Piratenpartei und von Avanti dialogisch auf einer Metaebene und kontrovers der Frage, welche Bedeutung ein konkret realisierbares Finanzierungskonzept für die politische Argumentation hat.

2. „EIN HVV UMSONST IST UNGERECHT, WEIL ER AUCH DENJENIGEN NUTZT, DIE ES SICH DOCH LEISTEN KÖNNTEN. SOLLTEN WOHLHABENDE NICHT ZAHLEN?“

Zunächst entgegenen wir pragmatisch. Der Einwand klingt zunächst logisch, aber bei solch einem Modell, das Wohlhabende zur Kasse bittet müssten wir ja wir zwischen Ticketpflichtigen und Umsonstfahrberechtigten unterscheiden ... um dann in der Konsequenz ein nerviges und aufwändiges Selektionssystem beibehalten. Gleichbehandlung entspricht nur unserer Utopie (s.u.) , sie ist schlicht und ergreifend auch technisch leichter zu realisieren: Es stellt einen enormen logistischen Überaufwand dar, die Beförderung über Fahrscheinnutzung gegen zu finanzieren, vor allem wenn es sich bei der Gruppe der Fahrschenpflichtigen um eine eher kleine Gruppe handelt- der Aufwand ist derselbe. Hier seien beispielhaft die Kosten für die Automatenaufstellung und -wartung incl. Material und Energieverbrauch, aber auch für Kontrollmaßnahmen mit Bußgeldverwaltung usw. genannt.
Die Einführung eines HVVUmsonst nur für Berechtigte würde an diesem nicht unerheblichen Posten nichts substanziell ändern, vielmehr kämen noch Mehrausgaben für die dann notwendigen Berechtigungsprüfungen hinzu. Zusammengefasst: Der HVV würde dann in der Summe teurer.

Der andere -politische- Aspekt bezieht sich direkt auf die vermeintliche „Gerechtigkeitslücke“.
Wir wollen insgesamt von einer Gesellschaft weg, die erst ein enormes soziales Gefälle herstellt und nachher systematisch Menschen ausschließt, die aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten die Teilhabe nicht erkaufen können. Dieser Kampf gegen die (auch im Bewusstsein zutiefst verwurzelte) neoliberale Marktlogik beinhaltet notwendig das Kämpfen für einen starken Non-profit-Sektor, also für die Ausweitung öffentlicher Güter.

In der aktuell mächtigen neoliberalen Auffassung erscheint es logisch und effizient, möglichst viele Güter zu privatisieren, also aus öffentlicher in private Verantwortung zu überführen. Dem ist gegenüber angesichts der immer stärkeren sozialen Polarisierungstendenzen entgegenzuhalten, dass zu einem guten Leben auch ein Recht auf Befriedigung der Grundbedürfnisse gehört. Wir sehen demnach nicht nur die Verteidigung öffentlicher

HVV UMSONST

Güter (Bildung, Gesundheit, Trinkwasser,..) gegen die Privatisierungsstrategien als notwendige Aufgabe an, sondern gehen einen Schritt weiter. Aus unserer Sicht erlaubt der (gesellschaftliche!) Reichtum eine Ausweitung des Rechts auf Teilhabe.

DAS VWL-SEMINAR

Die knappen, also nur begrenzt vorhandenen und für die Bedürfnisbefriedigung herzustellenden Güter werden unterschieden in private und öffentliche Güter. Private Güter haben einen Preis, den der Anbieter gemäß eigenem Ermessen festsetzen kann. Hat ein Konsument trotz Bedürfnisses nicht die Möglichkeit den Preis zu entrichten, kann er von der Nutzung ausgeschlossen werden (Bsp. IPod, Wiener Schnitzel).
Bei öffentlichen Gütern hingegen gibt es zwar einen Herstellungspreis, dieser wird aber gemeinschaftlich aufgebracht, die Nutzung unterliegt in der Konsequenz aber auch keiner Einschränkung (Bsp. Bundeswehr, Deichbau). Niemand muss für die Nutzung dieser öffentlichen Güter direkt persönlich bezahlen, niemand kann ausgeschlossen werden.
Die Einteilung, welche Güter öffentlich, welche privat sind oder sein sollten ergibt sich nicht aus den Eigenschaften des Gutes selbst sondern unterliegt einzig der politischen Bewertung bzw. den politischen Kräfteverhältnissen. An dieser Frage zeigt sich letztendlich die politisch- theoretische Position in der Frage der Verteilungsgerechtigkeit.

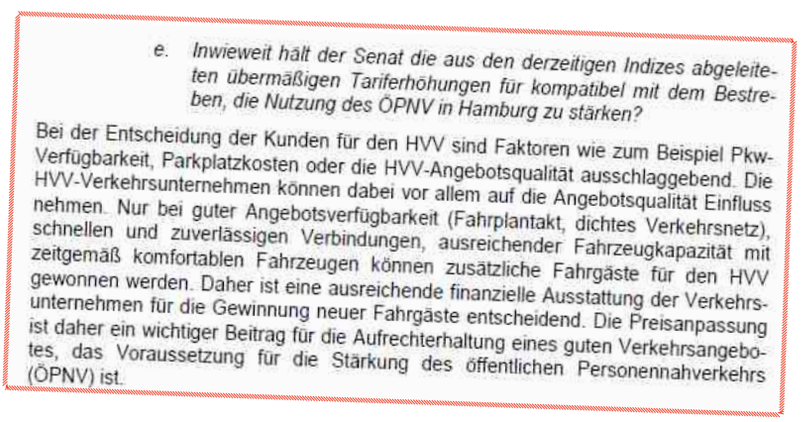
Zum Beispiel sollte schleunigst auch die Verteilungshoheit des Gutes Wohnraum dem Markt entzogen werden. Wir stehen strategisch an der Seite der in Hamburg starken Recht-auf- Stadt-Bewegung. Diese sagt, dass auch ein Recht auf eine angemessene Behausung ein Grundrecht ist, dass im Umkehrschluss mit der Wohnungsnot kein privater Gewinn gemacht werden darf sondern, dass angesichts der krassen sozialen Ungleichheit der Wohnraum vergesellschaftet werden soll.
Die Forderung nach einem „Recht auf Stadt“ beinhaltet für uns aber auch das Recht auf Bewegung in der Stadt, nach Mobilität.
Es ist das Wesen eines öffentlichen Gutes, dass es allen nützt, selbst denjenigen gut betuchten „Mitbürger“, die sich die Nutzung individuell sogar leisten könnten. Ein öffentliches Gut steht allen zur Verfügung und soll zur Nutzung einladen.
Das ist so charmant und leicht verständlich wie das Versprechen der Menschenrechte: jeder und jedem, selbst dem ärgsten Feind! Und so ist es auch ein Zeichen der politisch gewünschten Entwicklungrichtung, dass ein großer staatlicher non-profit-Sektor als Gegenentwurf zum bestehenden, übermächtigen Entwurf der „Kapitalisierung des Lebens“ formuliert wird.

Keine Sorge: diejenigen, welche über große Vermögen verfügen, brauchen trotzdem keine Hoffnung zu haben ungeschoren davon zu kommen: sie werden zunächst über stärkere Besteuerung ihrer Vermögen überproportional an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt. Doch das ist wieder eine andere Baustelle.

3. „EIN HVV UMSONST BEWEGT NIEMANDEN, DER BISHER AUTO FÄHRT ZUM UMSTEIGEN. ANDERE FAKTOREN (ATTRAKTIVITÄT, TAKT, ERREICHBARKEIT,..) SIND WICHTIGERE ENTSCHEIDUNGSFAKTOREN ALS DER FAHRSCHEINPREIS.“

Dieser Einwand wird nicht so sehr von BenutzerInnen und „Normalos“, sondern von Sprechern des HVV selbst und politischen Entscheidungsträgern (siehe z.B. die Senatsantworten hier im Ausriss oder der drollige HVV-Brief auf der letzten Seite). Wahrscheinlich weil sie selbst selten die Erfahrung machen, sich eine Fahrkarte kaum leisten zu können. Entlarvend: In diesem Argument fehlt offensichtlich die Perspektive derjenigen, die mangels Auto nicht erst zum Umsteigen bewegt werden müssen sondern die mangels Geld zunächst in den Genuss von Bewegung im städtischen Raum gebracht werden müssen.

Doch auch unabhängig von diesem wohlstandschauvinistischen Klamauk lässt sich schlüssig betriebswirtschaftlich entgegnen. So wird ja behauptet, dass die Nutzung (Nachfrage) sich nicht in Abhängigkeit von den Ticketgebühren (Preis) verändert. Im Wirtschaftsjargon handelt es sich demnach bei der HVV-Nutzung also um eine sogenannte ***„preisunelastische Nachfrage“***. Eine solche geringe preislastizität haben Grundnahrungsmittel wie Brot, wird es teurer muss es ja trotzdem gekauft werden, wird es billiger wird trotzdem nicht mehr gefuttert.



e. Inwieweit hält der Senat die aus den derzeitigen Indizes abgeleiteten übermäßigen Tariferhöhungen für kompatibel mit dem Bestreben, die Nutzung des ÖPNV in Hamburg zu stärken?

Bei der Entscheidung der Kunden für den HVV sind Faktoren wie zum Beispiel Pkw-Verfügbarkeit, Parkplatzkosten oder die HVV-Angebotsqualität ausschlaggebend. Die HVV-Verkehrsunternehmen können dabei vor allem auf die Angebotsqualität Einfluss nehmen. Nur bei guter Angebotsverfügbarkeit (Fahrplantakt, dichtes Verkehrsnetz), schnellen und zuverlässigen Verbindungen, ausreichender Fahrzeugkapazität mit zeitgemäß komfortablen Fahrzeugen können zusätzliche Fahrgäste für den HVV gewonnen werden. Daher ist eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Verkehrsunternehmen für die Gewinnung neuer Fahrgäste entscheidend. Die Preisanpassung ist daher ein wichtiger Beitrag für die Aufrechterhaltung eines guten Verkehrsangebotes, das Voraussetzung für die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist.

HVV UMSONST

Hier der Gegenbeweis als Kettenfauststoß:

Erstens: In der Regel wird der Logikbruch gleich mitgeliefert, so wird häufig hinzugefügt, dass ein HVV umsonst zu sehr viel höheren Betriebskosten führen würde - durch die stärkere Nutzung. Umsonst wird also dann doch mehr gefahren? Also entweder-oder...! (Nachzusehen z. Bsp. beim Interview mit Mathias Wiarda auf unserer Aktionskonferenz, zu finden auf www.blogsport.hvvumsonst/hintergund/aktionskonferenz).

Zweitens: Die Evidenz widerlegt die Behauptung dagegen, bei zu starken Fahrpreis erhöhungen (mehr als 5%) sinken laut HVV die Fahrgastzahlen. Die Städte die einen free public transport eingeführt haben verzeichnen Nutzungssteigerungen von bis zu 800 %.

Drittens: betriebswirtschaftlich korrekt wird unterschieden zwischen kurz- und langfristigen Preiselastizität. Die Hypothese verallgemeinert unzulässig einen möglichen kurfristigen Effekt. In der Tat verkauft wohl kaum jemand wegen sinkender Ticketpreise von heute auf morgen sein Auto. Böte der ÖPNV auf lange Sicht und kalkulierbar jedoch einen klaren Kostenvorteil, würde dies längerfristig die Überlegung bei einer Neuanschaffung beeinflussen.

Viertens: nur preiselastische Güter haben sogenannte Substitutionsgüter. Ein Beispiel: Wird Marmelade zu teuer kaufe ich Honig. Wird Honig auch teurer kaufe ich Nutella usw.
Ich entwinde mich also dem höheren Preis indem ich auf ein vergleichbares Gut ausweiche. Das beschränkt die Macht des Anbieters an der Preisschraube zu drehen und erhöht die Marktmacht des Nachfragenden. Um solchen Markteffekten vorzubeugen, können die Verkaufspreise dieser Güter aneinander gekoppelt werden. Dies wird aus politischer Absicht zumeist staatlich verordnet. So ist zum Beispiel in der Bundesrepublik der Gaspreis an den Ölpreis gekoppelt damit die Leute nicht spontan massenhaft auf das tendenziell billigere aber noch stärker preisschwankende Gas ausweichen- denn das wäre Gift für die Autoindustrie . So wird dem Gas politisch gewollt der Status eines Substitutionsgutes genommen und somit beiden Gütern eine geringere Preiselastizität verpasst. Die Preisunelastizität ist also staatlich zwangsverordnet.
Der Hamburger Senat betreibt das gleiche Possenspiel. Aus der Bürgerschaftsdrucksache 20/9377 (Dank an die Linkspartei, dieses aus Sicht des Senats uncoole und unpopuläre Thema immer wieder penetrant einzubringen! Wenige Ergebnisse der Anfrage vom 15.10.13 hier in roten Kästen) geht hervor, dass in die Kalkulation der Fahrpreise tendenziell immer weniger die Kostendeckungsgrade der Verkehrbetriebe, dafür über die allgemeinen Verbraucherpreise umso stärker die Entwicklung des Ölpreises einbezogen wird.

Nochmal deutlich: Wir sprechen hier nicht über den von den Verkehrsbetrieben im eigenen Fuhrpark verbrauchten Diesel der fließt auf der Real-Ausgabenseite sowieso bereits ein.
Es geht darum, das der HVV darüber hinaus mit dem Verweis auf die allgemein gestiegenen Verbraucherpreise (und hier eben besonders die für Öl/Energie) die Ticketpreiserhöhungen begründet. Es handelt sich dabei um einen politisch gewollten Markteingriff – eine Regulation zuungunsten des ÖPNV und zugunsten des MIV.

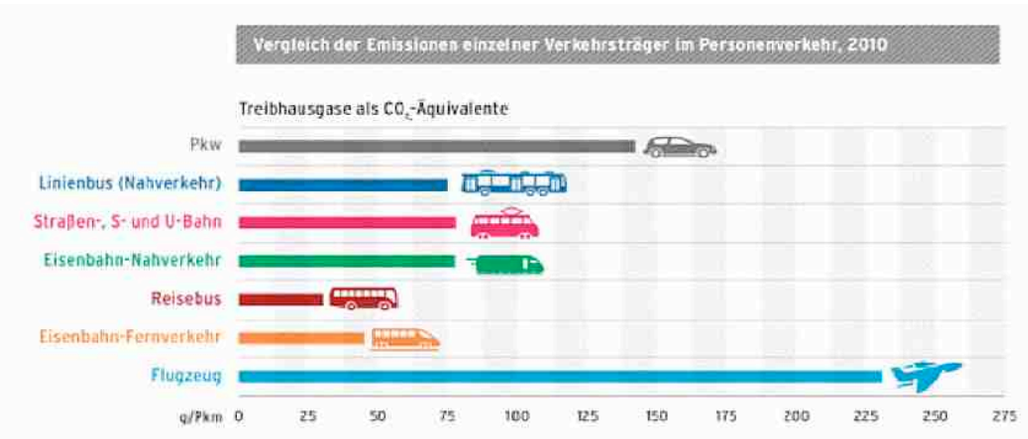
Zuguterletzt: Unsere zentrale Forderung nach einem HVV umsonst ist eingebettet in eine umfassende verkehrspolitische Vision. Da stehen pull-Faktoren (Anreizen) wie ticketloser ÖPNV und flankierende Maßnahmen (höhere Taktung, leichtere Übergänge, Fahrradständer, Park- and Rideplätze, Busspuren, Fahrradbahnen, Umweltverbund usw.) neben begleitenden push-Faktoren (Auto sanktionieren) Citymaut, Klimaabgabe, Vorfahrt für Fahrräder usw.).

4. „DER HVV UMSONST FÜHRT NICHT ZU EINER SCHONUNG DER NATÜRLICHEN RESSOURCEN, ES IST VIELMEHR MIT EINER AUS- WEITUNG DERS MOBILITÄT ZU RECHNEN, MIT MEHR EMISSIONEN, VERGRÖSSERUNG DER SIEDLUNGS- FLÄCHE, USW. „

Die solidarisch-stirnrunzelnde Frage nach dem ökologischen Mehrwert ist in der Tat ein bedeutsamer Einwand (siehe z.B. die intelligenten Beiträge der Herren v. Prondzinski und Mumme in diesem Heft).
Wir stimmen uneingschränkt dem Punkt zu, das städtebaulich mittel- und langfristig verstärkt auf Nahmobilität gesetzt werden sollte. Die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten senkt den Bedarf nach Mobilität im Ganzen. Wenn ich alles was ich brauche in meinem Umfeld finde dann brauche ich auch weniger ÖPNV und spare insgesamt Energie ... da die Wege einfach kürzer sind. Es wird so insgesamt einfach unattraktiver das Auto zu benutzen bei einem enormen gesellschaftlichen Gewinn - gerade in einer alternden Gesellschaft. In diesem Zusammenhang kann dann auch wieder von einem Modell der “lebenswerten Stadt” in Abgrenzung zum “Modell der wachsenden Stadt” gesprochen werden. Mit einer geringren Belastung für Leib und Leben durch Autos, mit frei werdenden Räumen durch weniger Parkfläche, mehr Grün usw. Denn die Vorfahrt für den Mief-MIV stellt nicht nur ökologisch und sozial sondern auch kulturell eine Misere dar: beim Gependel geht nicht nur Fläche und Erdöl sondern auch Zeit und Lebensqualität bei drauf. Wir wettern nicht gegen einen Umbau und es ist natürlich eine Gefahr, dass eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV einen notwendigen grundsätzlichen Paradigmenwechsel verzögert.

Andererseits wird der notwendige Umbau ohnehin nicht über Nacht vollzogen. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und des begrenzten Zeitfensters welches nur noch zur

HVV UMSONST



Verfügung steht, um irreversible Kipppunkte des Weltklimas zu verhindern sind aber sofort wirksame drastische Reduktionen in einem Zeitfenster von unter 20 Jahren nötig. So schnell wird man die über Generationen mit der Pendler_innenpauschale gezüchteten Speckgürtel (incl. ihres kulturell-ideologischen Inventars) nicht zurückbauen können.
Legen wir die aktuelle Nutzungsstruktur zugrunde, so bleibt als einfachster aber realpolitisch bestechendster Befund, dass die CO2 Emissionen bei ÖPNV-Nutzung pro Fahrgast im Vergleich zum Auto doppelt so gut sind. Das reicht noch nicht um die Welt zu retten Aber es reicht, um es zu einer mittelfristig real umsetzbaren und im Vergleich zur bisherigen Verkehrspolitik in Hamburg ökologisch in die richtige Richtung weisende Maßnahme erscheinen zu lassen. Punkt!
Es wird in diesem Zusammenhang manchmal befürchtet, dass es bei Wegfall der Ticketpflicht zu einer absoluten Zunahme der Nutzung kommt, diese werde sich – wenn das Korrektiv des Preises wegfällt- übermäßig ausweiten. Das ist kaum stichhaltig: Ziele in der Stadt entstehen nicht durch Vorhandensein eines bestimmten Transportmediums. Niemand wird ohne Not von A nach B wollen wenn sie/er es vorher nicht wollte. Vielleicht wollte er/ sie ja gerne, aber konnte es sich nicht leisten. Vielleicht im Einzelfall- geschenkt: den paar Rentner_inn gönnen wir eine Partie Freiluftschach. Aber das ist eine Marginalie denn weiterhin wird Mobilität Mühe und Zeit kosten. Jede/r einzlne wird selbstverständlich prüfen ob er/sie da oder dorthin will. Aus dem Sammelsurium zur Abwägung stehender Kriterien wird einzig der Fahrpreis herausfallen, die anderen Aspekte bleiben. Und die Fahrt im HVV wird (bis auf den Fall von Obdachlosigkeit ohne Notunterkunft) niemals Selbstzweck sein.
Wir haben übrigens auch nicht die Sorge, dass statt der Autofahrer_innen aus Versehen die Fahrradfahrer_innen umsteigen. Die Erfahrungen von Portland, Hasselt usw. belegen, dass Fahrradfahren durch Abnahme des MIV attraktiver wird (ungefährlicher, ruhiger, unstressiger, schneller,...) also eher eine leichte Zunahme des Radverkehrs zu erwarten ist. Wenn Autofahrer statt in den Bus aufs Fahrrad steigen sind wir übrigens auch froh und zufrieden.
Dass einzelne RadlerInnen aus Bequemlichkeit in den ÖPNV umsteigen ist vorstellbar. Es mag ja durchaus Fahrradfahrer geben, die dies nur notgedrungen tun- sie nutzen es obwohl sie es nicht gern tzun: zu kalt zu nass zu anstrengend. Wenn diese kleine Gruppe in den freien ÖPNV umsteigt ist das doch gut: die sind sowieso so drauf sich sonst bei nächster Gelegenheit ein Auto zu kaufen....

5. “BEZAHLEN HEISST WERTSCHÄTZEN, WAS NICHTS KOSTET IST AUCH NICHTS WERT. “

Bruno Kern, Theologe hierzu im Dezember 2010 auf der HVV umsonst-Aktionskonferenz: “Was einen hohen gesellschaftlichen Wert hat darf deshalb nichts kosten!”

Zu der Vorstellung, dass ein für die Nutzer kostenlos angebotenes Gut respektlos behandelt, schlimmstenfalls sinnlos verschwendet wird haben wir auch eine Meinung vom Hamburger Umsonstladen eingeholt. Sie weisen aus ihrer Perspektive auf den naheliegenden Zusammenhang hin, dass die Nutzung vom Gebrauchswert eines Gutes und nicht vom Verkaufspreis abhängen sollte. Durch Umsonstläden und Schenkkreise werde der kapitalistischen Verschwendung entgegengewirkt. Ihr Beitrag formuliert dennoch eine plausible Kritik am Begriff “umsonst”- nicht zuletzt aufgrund der Gefahr den Wert des Gutes sprachlich und assoziativ zu verschleiern. Ihr lest den Artikel in dieser Broschüre auf S. 43.

Siehe Anlage 4.

c. *Mit welcher Begründung werden trotz der Entlastung des Hamburger Haushaltes weitere HVV-Tariferhöhungen vorbereitet?*

Die Tarifanhebungen sind erforderlich, um die hohe Dichte und Qualität des ÖPNV-Angebots zu sichern und auszubauen, den Kostendeckungsgrad und die Ergebnisse der Verkehrsunternehmen zu stabilisieren beziehungsweise nach Möglichkeit zu verbessern. Auch wenn es gegenüber den Planzahlen zu Entlastungen kommt, decken

Nach diesem Parforceritt durch die Niederungen des spitzfindigen Details und die sphärischen Höhen der Weltanschauung, gleichsam oszillierend zwischen Alltagsrealitätstauglichkeit und transzendenter Utopie, gilt es nun innezu- und fern jedes Sachzwangs und jeder Standortlogik festzuhalten:

wat mutt dat mutt! und dat will ok so werden, wenn we dat denn wirklich wild!!

PIRATENPARTEI

Ein Finanzierungskonzept ist ein schneller und nachhaltiger Weg zum fahrscheinlosen ÖPNV

Die Piraten sind der Überzeugung, dass es eine Reihe von Grundsätzen gibt, entlang derer eine gerechte Gesellschaft aufgebaut werden kann. Sie kann daraus entstehen, dass vorhandene Strukturen umgebaut, erweitert, neu gefasst oder abgeschafft werden, und dass durch vernünftige und gründliche Bildung und Aufklärung, sowie transparente, kontrollierbare Arbeit von Vertretern ein weltoffenes, modernes und solidarisches Gesellschaftsleben verstetigt werden kann.

Unsere Grundsätze sind persönliche Entfaltung und die Freiheit von Bevormundung auf der individuellen Seite, aber auch Plattformneutralität, Transparenz und bedingungslose Teilhabe auf der gesellschaftlichen Seite. Plattformneutralität ist ein Begriff aus der Kommunikationstechnik, der für gleichberechtigte Informationsübertragung steht. Allgemeiner beschreibt er freie Zugangsmöglichkeiten zu allen Aspekten des gesellschaftlichen Lebens, etwa Kultur, Bildung und Mobilität. Um diesen Zugang sicherstellen zu können, müssen natürliche Monopole gemeinschaftlich verwaltet und gemeinnützig betrieben werden. Natürliche Monopole sind Strukturen, von denen aufgrund ihrer Natur nicht mehrere gleichberechtigt nebeneinander existieren können, oder für die der Aufbau einer parallelen, gleichberechtigten Struktur einen enormen Aufwand bedeuten würde. Zu solchen natürlichen Monopolen zählen die Energietransportnetze, die Straßen- und Schieneninfrastruktur, sowie in geringerem Maße auch die Kommunikationsnetze.

Aus diesen Grundsätzen ergibt sich, dass ein fahrscheinloser ÖPNV richtig ist. Er schafft gleichberechtigten Zugang zu Mobilität und sichert so eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am sozialen Leben. Dafür soll das natürliche Monopol der Verkehrsinfrastruktur von der Gemeinschaft getragen weden. Es ist außerdem ein glücklicher Umstand, dass die ÖPNV-Infrstruktur zu den energieeffizientesten Fortbewegungsmitteln gehört. Wenn sie verstärkt genutzt wird, wird der Ressourcenverbrauch für die Mobilität verringert und der Eingriff in die Umwelt gemindert.

Jede Veränderung zum Guten kann aber nur dann von Dauer sein, wenn die Gesellschaft, in der sie umgesetzt wird, sie mehrheitlich versteht und akzeptiert. Dazu ist eine ausschweifende, verklausulierte „Systemkritik“ ebenso ungeeignet wie das Streben nach einem gewalttätigen Umsturz der „herrschenden Verhältnisse“. Stattdessen müssen die lebenswerten Alternativen im Einzelnen aufgezeigt und mit vorhandenen Mitteln – also durchaus „im System“ – umgesetzt werden, damit sie sich verstetigen können. Bei einem so großen Projekt wie der grundlegenden Umstrukturierung des HVV muss dafür zwangsläufig eine Antwort auf die omnipräsente Frage „Wie soll das bezahlt werden?“ geliefert werden.

Diese Frage mit einem Hinweis auf „verinnerlichte neoliberale Denkweisen“ zu beantworten, wird im allergrößten Teil der Gesellschaft mindestens auf Unverständnis und schlimmstenfalls auf Ablehnung stoßen.
Ein praktikables Konzept aufzuzeigen, wird hingegen die Akzeptanz vergrößern und hat gegenüber einer Grundsatzdiskussion den Vorteil, dass die Umsetzung angegangen werden kann, sobald es die politischen Verhältnisse zulassen. Der Wert des fahrscheinlosen ÖPNV wird sich dann in der Gesellschaft etablieren, ohne dass zuvor eine Kritik am Kapitalismus verinnerlicht worden sein muss, die natürlich trotzdem gleichzeitig betrieben werden kann, und zweifellos auch betrieben werden sollte.

All das vorausgeschickt ist unsere Antwort auf die Frage nach dem Finanzierungskonzept diese:

Derzeit wird die Instandhaltung der Infrastruktur und der Betrieb der Fahrzeuge aus einem Topf gezahlt, der zu zwei Dritteln aus Fahrkartenverkäufen und einem Drittel aus Zuschüssen der Stadt gespeist wird. Aus diesem Topf wird das Geld auf die Verkehrsunternehmen verteilt, die daraus den Betrieb der Verkehrsmittel und Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur finanzieren.

Den Fahrkartenverkauf abzuschaffen und die Einnahmen durch Geld aus gemeinschaftlichen Quellen zu ersetzen, ist also ausgesprochen einfach. Das Volumen des Topfes beträgt rund € 1 Mrd. jährlich. Bei einer Umlage auf alle Haushalte Hamburgs ergäbe sich pro Haushalt ein Beitrag, der weit unter dem heutigen Preis einer einzelnen Monatskarte liegt.
Selbstverständlich müssen Haushalte mit geringen Mitteln ausgenommen werden. Andere Einnahmequellen wie Abgaben auf Hotelübernachtungen oder innerstädtische Parkplätze verringern den gemeinschaftlichen Beitrag für die Bürger weiter. Auch die umliegenden Landkreise sollen an einer solchen Umlage beteiligt werden, hier existieren ebenfalls schon Strukturen für die Finanzierung, die lediglich angepasst werden müssen.

PIRATENPARTEI

Abfahrtsbereich B
Linie
Ziel
Abfahrt
2 Schenefeld (Mitte) sofort
150 Cranz Estebogen 3 min
250 Fischbeker Heideweg 5 min
2 Schenefelder Platz 9 min

AVANTI - PROJEKT UNDOGMATISCHE LINKE

WER SOLL DAS BEZAHLEN, WER HAT SOVIEL GELD?

DIE BEDEUTUNG VON FINANZIERUNGS-KONZEPTEN IN DER AUSEINANDERSETZUNG ÜBER ÖFFENTLICHE GÜTER

Die Piraten haben in ihrem Artikel (s. S....) zurecht erkannt: die Frage nach der praktischen Finanzierbarkeit eines Gratis-ÖPNV steht immer wieder im Zentrum der Debatte. Bei Infotischen, Diskussionen und Aktionen wird uns entsprechend sehr oft entgegnet: „Ist ja eine nachvollziehbare und sinnvolle Idee, aber wer soll das bezahlen?“

Wir wissen also, dass es wichtig ist, eine Antwort auf das Kostenargument zu geben. Wir wollen uns dabei aber bewusst nicht in kleinteiligen Rechen-Exempeln verlieren und uns auf das klägliche Niveau der herrschenden neoliberalen, auf einen kurzsichtigen Zeit- und Raumhorizont beschränkten, zerstörerischen Verwertbarkeits-Logik begeben. Stattdessen möchten wir eine Debatte befördern, die über die systemischen Zwänge des Kapitalismus hinausgeht, indem sie umfassende Demokratisierung und damit eine soziale wie auch ökologische Wende als Zielsetzung ins Auge fasst.

Dass ein kostenloser ÖPNV grundsätzlich finanzierbar ist, zeigen ja die Beispiele der ersten Vorreiterprojekte in Hasselt (Belgien) und Aubagne (Frankreich). Sie sind eine durchaus wichtige Argumentationshilfe; „nicht möglich weil unfinanzierbar“ lässt sich so praktisch belegbar ganz einfach entkräften. Insofern nehmen wir auch keinen harschen Komplettverriss der Finanzierungsüberlegungen der Piraten vor, kontrastieren diese aber kritisch mit Erwägungen, die aus radikal-demokratischen Diskursen über die Erhaltung der menschlichen Lebensgrundlagen, über Partizipation und Selbstermächtigung sowie über die Organisation von sozialer Infrastruktur jenseits von Warenförmigkeit stammen.

NICHT RUMRECHNEN, SONDERN DIE POLITISCHE AUSEINANDERSETZUNG ERÖFFNEN!

Wir fordern bewusst nicht in einem bereits gesteckten „politisch- realistischen“ Rahmen- wir wollen nämlich eine notwendige Grundsatz-Debatte überhaupt erst beginnen. Logisch, wir wollen ja nicht, dass alles bleibt wie es ist plus freier Transport, sondern wir wollen eine ganz andere Gesellschaft- mit einem anderen Demokratie- und Mobilitätsverständnis und einer Abkehr von wachstumsorientierter und ressourcenintensiver Wirtschaft! In dieser Perspektive kann ein freier ÖPNV bestenfalls ein Etappenschritt sein, und auch dies nur unter der Bedingung, dass die Forderung „free public transport“ in ein emanzipatorisches Projekt eingebettet ist.

Zum Vergleich:

1. In den Niederlanden und Belgien wurden die free-public-transport – Konzepte mit städtischem Wettbewerb begründet, ein ticketloser ÖPNV wird als hipper Standortfaktor erkannt, ein solcher steigere das Image von Stadt als Studienstandort, Arbeitsplatz, Shopping-Spot. Finanziert wird über höhere Gewerbesteuern.
2. In den USA werden zunehmend „Gratislinien“ in die aufstrebenden Neubaustadtteile der upper-middleclass gelegt und über die erwartete Wertsteigerung der Bodenpreise von den BewohnerInnen gegenfinanziert.

Beides sind unschöne Beispiele dafür, dass zwar ÖPNV-Strecken(netze) geöffnet, darüber hinaus aber keine grundsätzlich bestehenden politischen und sozialen Ausschlüsse aufgehoben werden. Emanzipatorische soziale, ökologische, Gender-, migrantische oder andere marginalisierte Perspektiven auf Stadt- und Gesellschaftsentwicklung spielen in den Beispielen keine nennenswerte Rolle, die Finanzierung läuft über ein soziale Ungleichheiten reproduzierendes Umlagesystem, einkommensschwache Stadtteile und Gruppen werden in ihren spezifischen Belangen weiterhin unterversorgt und in den Planungen übergangen.

So ein zwar irgendwie finanzierter, aber in ein unsoziales Stadtkonzept eingebetteter ÖPNV ist nicht unser Ziel. Es geht uns um einen freien ÖPNV, also auch um Ausweitung der Entscheidungs- / Mitbestimmungsfähigkeit über die konkrete Gestaltung. In unserer Argumentation sollten wir deshalb nicht fleißig vorrechnen, sondern zu einer Offensive einladen: mit denjenigen, deren Interessen und Perspektiven in bisherigen Verkehrskonzepten unberücksichtigt bleiben, wollen wir eine Bestandsaufnahme starten und erstmal gründlich auf den Tisch klopfen. Und das kann zunächst nur über gemeinsame Tätigkeit, über kollektive Diskussion und (ganz wichtig!) Aneignungsaktionen starten. Eine reine, an bestehenden politischen Rahmenbedingungen und Marktvorgaben orientierte Rechnerei läuft große Gefahr, sich an angeblich unveränderlichen Sachzwängen abzuarbeiten, ohne die bisher in dieser Debatte unterrepräsentierten Perspektiven (Leute) überhaupt erst an den Tisch zu bekommen und mit ihnen gemeinsam in Aktion zu treten.

Die Forderung nach einem „HVV umsonst!“ wird in einigen Beiträgen dieser Broschüre auch kritisiert: sie suggeriere, dass städtische Mobilität nicht finanziert werden müsse. Dies trifft selbstverständlich nicht zu: der gesellschaftliche Reichtum, die Möglichkeit, sich bequem, flott und kalkulierbar von einem zum anderen Ort zu bewegen, verursacht immer Kosten. Eine Kernfrage ist dabei allerdings, wer für die tatsächlich entstehenden Lasten/Kosten aufkommt und wer profitiert.

AVANTI - PROJEKT UNDOGMATISCHE LINKE

Im Moment zahlen wir alle schon horrende Summen für eine verkorkste Verkehrspolitik (Mineralöl- und KFZ- Steuern bringen nur einen Bruchteil der Ausgaben für die notwendige Infrastruktur für den Auto-Individualverkehr auf) plus massiver Steuererlässe und Subventionen für die jährlich Milliarden an Gewinn einstreichende Autoindustrie plus die ebenso stattlichen Gewinne der Ölindustrie. Dazu kommen dann noch die Verwüstung unserer Städte durch den Autoverkehr, die gesundheitlichen Folgen von Feinstaubbelastung, Unfällen, etc. sowie vor allem natürlich die globalen ökologischen Folgekosten. Am Beispiel des Umgangs mit den schon heute für einen großen Teil der Menschheit verheerenden Folgen des Klimawandels lässt sich anhand etlicher Studien aufzeigen, dass diejenigen, welche bisher Profiteure eines CO2- intensiven Lebensstils sind, in der Regel nicht diejenigen sind, die bisher die Folgekosten tragen. Im Weltmaßstab zahlen die Kosten die Bevölkerungen des globalen Südens, im Zeitmaßstab werden es die nachfolgenden Generationen sein; zudem gilt, von einzelnen Ausnahmen abgesehen: je ärmer die Menschen, desto kleiner ist ihr ökologischer Fußabdruck, d.h. desto weniger haben sie zur ökologischen Misere beigetragen, gleichzeitig haben sie desto weniger Möglichkeiten, sich an die Folgen des Klimawandels anzupassen, bzw. diesen auszuweichen.

Doch nicht nur am Beispiel der externalisierten ökologischen Folgekosten lässt sich die zerstörerische Irrationalität der marktwirtschaftlichen „Logik“ erkennen. Entlang der sozialen und der Eigentumsfrage zeigt sich im Hier und Jetzt tagtäglich, dass der Markt nicht zu gerechter Verteilung und gleichen Lebensvoraussetzungen führt - der vielen Fleiß ist der wenigen Preis.

DIE TATSÄCHLICHEN KOSTEN DES AUTO-INDIVIDUALVERKEHRS SOWIE DIE PRIVATE ANEIGNUNG VON GESELLSCHAFTLICH PRODUZIERTEN REICHTUM IN DEN BLICK NEHMEN - GESELLSCHAFT STATT „MARKTLOGIK“!

Dabei ist doch aber der gegenwärtige Wohlstand gesamtgesellschaftlich produziert, es gibt daher aus unserer Sicht kein Recht auf privaten Gewinn, auf individuelle Aneignung des Mehrwerts, wohl aber ein Recht auf gesellschaftliche (Wieder-)Aneignung. Und übrigens ist dies keine verklausulierte, sondern eine freiherzig-offene Systemkritik.

Die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Erhaltung der menschlichen Lebensgrundlagen wie z.B. ein kostenloser ÖPNV darf nicht dem auf einen kurzsichtigen Zeit- und Raumhorizont beschränkten Begriff von „Wirtschaftlichkeit“ untergeordnet werden, welcher wesentlich die fundamentale Krise der Naturverhältnisse überhaupt hervorgerufen hat.
Ebenso darf kein Mensch wegen fehlender Finanzkraft von entscheidenden Bereichen gesellschaftlichen Lebens ausgeschlossen werden: Bildung, Gesundheit, Sicherheiten, Kulturleistungen und eben auch ökologisch korrekte Fortbewegung. Der oft ins Feld geführten Formel „Was nichts kostet, ist auch nichts wert“ stellen wir selbstbewusst die Negation entgegen: „Was etwas wert ist, darf nichts kosten!“

Und aussichtslos ist schon mal gar nichts: anhand der aktuellen Krisenproteste oder auch der kleiner Teilbereichskämpfe gegen Studiengebühren lässt sich aufzeigen, dass zwar ein andauernder und mächtiger Angriff des Kapitals auf die Gesellschaft erfolgt – jedoch mit tendenziell ungewissem Ausgang: einzig die politischen Kräfteverhältnisse entscheiden darüber, welche Leistungen und Kosten auf solidarische Weise gesamtgesellschaftlich und welche „marktvermittelt“, als private Aneignung zu Lasten der Allgemeinheit erbracht werden.

ERHALTUNG DER MENSCHLICHEN LEBENSGRUNDLAGEN UND TEILHABE STATT „SACHZWANG“-DIKTAT DES HERRSCHENDEN, VERKÜRZTEN BEGRIFFS VON „WIRTSCHAFTLICHKEIT“!

Die Frage, welche Leistungen „öffentliche Güter“ und welche „privat“ sind, also von welchen bei fehlenden finanziellen Mitteln ausgeschlossen werden kann, die Frage nach gerechter Güterverteilung steht somit immer im Zentrum der politischen Arena. Wir brauchen diesen Kampf nicht herausfordern, nicht annehmen, wir sind immer mittendrin. In der so genannten „Umwelthauptstadt“ Hamburg, im derbsten Umverteilungsangriff im Zeichen der Krise und angesichts immer brutalerer Versuche, „Überflüssige“ gesellschaftlich auszuschließen, finden wir es angebracht, ein Recht auf Teilhabe unabhängig von der Stellung im Verwertungsprozess zu reklamieren. Das heißt auch: Nicht nur stets Privatisierungen abzuwehren, also „öffentliche Güter“ zu verteidigen, sondern auch Terrain zurückzukämpfen, den Begriff offensiv auszuweiten. Dieses Konzept nennen unsere italienischen GenossInnen Autoriduzione (Selbstermächtigung). An diese Perspektive der Wiederaneignung des Mehrwertes, im Arbeitskampf wie im öffentlichen Leben knüpfen wir an.

Und diese Haltung braucht nicht als allererstes ein detailliertes Finanzierungskonzept, ihr reicht zunächst eine selbstbewusste, unversöhnliche Haltung – wie unsere spanischen GenossInnen formulieren: „Yo no pago – ich bezahle nicht“. Denn nicht ich habe die Krise verzapft, sondern sie ist Resultat eines gänzlich irrationalen Systems, dessen innerster Antrieb eben nicht die vernünftige Erfüllung der sozialen Bedürfnisse aller, sondern vielmehr Kapitalvermehrung als Selbstzweck ist. Die Profiteure dieses herrschenden Wahnsinns, also u.a. Superreiche, Öl- und Autoindustrie, haben die Kosten zu bezahlen, denn Fakt ist: Wohlstand ist genug da, aber – noch – ungerecht verteilt.

AVANTI
PROJEKT UNDOGMATISCHE LINKE

ARBEITERMACHT

MOBILTÄT - MACHT - ARBEIT

KLASSENKÄMPFERISCHE TWEEDS – THESEN ZUR DISKUSSION

Was ist der HVV ?

- Der Hamburger Verkehrsverbund ist nur dem Schein nach ein staatlich-kommunales Konstrukt
- Er besteht aus 33 privatkapitalistischen Einzelunternehmen, die gemäß ihrer Anteile im geschäftsführenden Gremium ihr Stimmrecht wahrnehmen
- Der HVV verfügt weitgehend selbständig in Planung, Bewirtschaftung, Personalpolitik und Rechnungswesen über die Geschicke des Unternehmens
- In wichtigen Fragen (Streckenbau, allgemeine Beförderungspflicht, Preiserhöhungen) müssen allerdings die Vorhaben der Hamburger Bürgerschaft vorgelegt werden und sich von ihr genehmigen lassen
- Finanzierung aus Steuermitteln : Hamburg ist größter Gesellschafter mit 85,5 %, Schleswig Holstein : 3 %; Niedersachsen . 2 % sowie Landkreise : 9.5 %.
- Das Bundesland Hamburg ist de jure Eigentümer des HVV und für die Defizitabdeckung zuständig. Daraus ergibt sich, dass Finanzbeschlüsse zustimmungspflichtig durch die Bürgerschaft sind. De facto jedoch werden die laufenden Entscheidungen nach privatkapitalistisch-unternehmerischen Gepflogenheiten durch das Firmenkonsortium gefällt.
- Politisch-administrativ ist der HVV der Stadtentwicklungsbehörde zugeordnet (Planung der Stadtbahn)

Der „öffentliche“ Verkehrsverbund ist ein Geheimbund!

Die Sitzungen finden nicht öffentlich statt. Sitzungsprotokolle und –beschlüsse sind nicht zugänglich. Eine Kundenvertretung gibt es nur Form des sogenannten Fahrgastbeirats, eine Vertretung der lohnabhängig Beschäftigten in dieser Körperschaft überhaupt nicht. Der Fahrgastbeirat ist nicht frei gewählt, seine Mitglieder werden durch andere Organe (z. B. politische Parteien, Firmen) ernannt. Weder ihre Namen noch Anschriften sind einer interessierten Öffentlichkeit bekannt. Sie unterliegen sowohl in den Ausschusssitzungen wie nach außen hin der Schweigepflicht (d. h. sie sind nicht stimmberechtigt) ganz zum Wohle der kapitalistischen Unternehmensinteressen.

Was kommt auf die Nutzer zu ?

- Preiserhöhungen sind bislang zeitnah zu Anhebungen bei der Deutschen Bahn gefolgt. Ihre Genehmigung in der Bürgerschaft war stets nur Formsache
- Besonders unter Hinweis auf Sparzwänge und ‚Wettbewerbsnachteile‘ (siehe auch nächster Abschnitt) ist die nächste Preissteigerungsrunde nur eine Frage kurzer Zeiträume
- Die Tarifstruktur ist äußerst undurchsichtig (z.B. was ist eine Kurzstrecke, Unterschied HVV-Gesamtbereich vs. Großbereich HH ?), und über die Kostengünstigkeit erfolgt keine Aufklärung. Die Bedienung der Automaten ist besonders für ältere Menschen und Auswärtige schwierig.
- Ab 1996 sind Pläne zur Expansion außerhalb Hamburgs aufgekommen (Einkauf in Logistiksparte, Immobilien). Dies wird durch das Schlagwort ‚Metropolregion verbinden’ ideologisch aufbereitet.
- Das würde u. a. bedeuten, dass kommunale Pflichten (Nahverkehrsgewährleistung, Wartung usw.) zu Gunsten von Profitmaximierung vernachlässigt werden könnten (Beispiel S-Bahn Berlin)
- Unter dem Deckmantel der Gewinnerwirtschaftung und Wettbewerbsfähigkeit würden z. B. notwendige Bereiche der Fahrgastsicherheit hintangestellt
- ‚Mehr Wettbewerb‘ würde auch das Niederkonkurrieren anderer gleichartiger öffentlich wirksamer Verbände beinhalten
- Bis jetzt gab es noch keine umfangreicheren Entlassungen, wohl aber Lohnkürzungen (Höhe nicht bekannt).
- Durch unterschiedliche Bezahlung bei gleicher Tätigkeit (Busfahrer) verschiedener Verkehrsbetriebe im HVV soll zur Spaltung und Entsolidarisierung der Belegschaft beigetragen werden
- Außerdem betätigt sich der HVV als Betreiber staatlichen Lohndumpings. Ca.. 100 Stellen für Arbeitsgelegenheiten (1€-Jobber) wurden mit der Drohung eingerichtet, weitere reguläre Arbeitsplätze in prekäre Beschäftigungen umzuwandeln

KRITISCHE LINKE

Das objektive Interesse der Arbeiterklasse am öffentlichen Nahverkehr

- Das Recht auf Bewegungsfreiheit
- Dieses Recht ist im Kapitalismus nur für das Kapital selbst garantier, die lohnabhängige Bevölkerung muss sich dieses Recht als Teil ihres Kampfes gegen das kapitalistische System erkämpfen.
- Dazu gehört die Verteidigung der Aufrechterhaltung eines öffentlichen Nahverkehrsnetzes
- Die bürgerlichen und reformistischen Parteien habe Interesse am ÖNV nur, wenn er ‚sich rechnet', die kommunalen Kassen jedoch nicht noch zusätzlich belastet

Organisierende Wirkungen und gesellschaftliche Planung

Preiserhöhungen, Verschlechterung sozialer Leistungen sind sinnfällige Beispiele für die offene Klassentrennung im Kapitalismus und auch für politisch unerfahrene Lohnabhängige erfahr- und vermittelbar

Forderungen nach
- kostenlosem Nahverkehr, Bezahlung von An- und Abfahrtswegen durch die Kapitalisten
- Schaffung und Erhaltung von Forschungs-, Ausbildungs- und Arbeitsplätzen,
- Keine Entlassungen, keine Lohnabgruppierungen im Verkehrswesen

können hier ebenso einfließen wie
- die Sinnhaftigkeit von Maßnahmen zur Bedarfsplanung in der Personen- und Güterbeförderung
- allgemeine infrastrukturelle Anbindung (Schiene statt Straße)
- stressfreie Formen kollektiven Verkehrs versus ‚individuelle Freiheit' des Autoverkehrs
- Gesundheit (z. B. Arbeitszeitverkürzung für Beschäftigte, Sicherheitsstandards, Lärmschutz)
- sparsame nachhaltige Energiebevorratung und -versorgung
-

Das Thema öffentliche Verkehrsmittel am Beispiel des HVV eignet sich also zur Transparentmachung sowohl von
- kapitalistischen Strukturen und Entscheidungsprozessen
- Zusammenhängen in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen
- Notwendigkeit ihrer Verknüpfung als greifbare Perspektive für den Aufbau einer anderen Gesellschaftsordnung

Entfaltung einer politischen Kampagne mit einer klaren Botschaft (z.B. ‚Null-Tarif im ÖPNV'), die auch über Hamburg hinaus Wirkungsgrad erreichen könnte

- Arbeitsinteressen der Beschäftigten können mit Interessen der Kunden- (im wesentlichen
- ebenfalls lohnabhängig Beschäftigte) klargelegt und verbunden werden (wichtig auch für
- Solidarisierung mit Arbeitskampfmaßnahmen)
- Nutznießung und eigene Beteiligung können zusammengeführt werden (Kommunistisches
- Manifest)
- Einbeziehung von neuen Schichten, sich aktiv in politische Organisierung einzuklinken (z. B.
- Lebenshaltungskosten-Kontrollausschüsse)
- und v.a. zur Bewusstmachung ‚wer hat die Macht' und ‚wie können wir sie erobern'

Der dem HVV verliehene Umweltpreis und weiter steigendes Fahrgastaufkommen darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass gerade zu den rush hour-Zeiten, in denen die Menschen von und zur Lohnarbeit oder reprokuktiven Einrichtungen befördert werden, die NutzerInnen, und das sind zu über 80% Lohnabhängige, Erwerbslose, SchülerInnen und RentnerInnen, das HVV-Angebot in vollen Zügen und zu Vor-Zugspreisen genießen dürfen..
Im Zuge einer weiteren Prekarisierung werden große Teile der Bevölkerung zunehmend von der uneingeschränkten Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens ausgegrenzt. Diese ist nur gewährleistet, wenn ein öffentliches und demokratisch geplantes Verkehrswesen gestaltet wird.
Darum sind alle Initiativen zu begrüßen, die sich mit diesem Thema aktiv befassen und die Idee einer kostenfreien Nutzung des Nahverkehrsnetzes verbreiten. Alle Erfahrungen, die weltweit in solchen Kampagnen gemacht worden sind, insbesondere jene, die -wie in Griechenland und Spanien- in Verbindung mit einem aktiven und themenübergreifenden Eintreten gegen die Krisenpolitik von Kapital und Regierungen stehen, sollten ausgetauscht, ausgewertet und zum Ausbau zu einer umfassenden Bewegung und deren Verstetigung genutzt werden.

ENDLICHWIEDERHINTENEINSTEIGEN.BLOGSPORT.DE

Endlich wieder hinten einsteigen – Ihr HVV

Der HVV ruft den Krieg gegen SchwarzfahrerInnen aus und will sich somit zusätzliche 24 Millionen Euro (Quelle: HVV) aus Fahrkartenverkäufen sichern. Das ist die Konsequenz aus dem erfolgreichen Pilotprojekt in Bergedorf und Harburg, das dem HVV zusätzliche 3 Millionen bescherte (Quelle: ebd.). Dabei handelt es sich um eine rein betriebswirtschaftliche Maßnahme, von der die Allgemeinheit nur Verluste zu erwarten hat. Das in Millionenhöhe umverteilte Geld wird weder dafür verwendet, die Fahrkarten günstiger zu machen und die KundInnen zu entlasten, wie HVV-Chef Lutz Aigner in der Mopo klarstellte, noch kommt es den BusfahrerInnen zu Gute. Der HVV nutzt seine natürliche Monopolstellung im Nahverkehr somit nur um Gewinne zu scheffeln, die einen Raubbau an der Allgemeinheit bedeuten und soziale Ungerechtigkeit zementieren.

24 Millionen Euro sind viel Geld. Gleichzeitig kostet eine Monatskarte für den Großbereich Hamburg ohne Ermäßigung 180 Euro, ein Sozialticket unverschämte 170,10 €. Das Schwarzfahren war und ist bis heute für manche HamburgerInnen die einzige Möglichkeit gewesen mobil zu sein und am Gemeinschaftsleben teilzunehmen. Was der HVV betreibt ist einerseits eine reale Ausbeutung der BürgerInnen dieser Stadt und obendrein noch eine Hetzkampagne gegen die SchwarfahrerInnen.

So behauptet der HVV das Sicherheitsempfinden vieler Fahrgäste erhöhe sich, da niemand mehr unbemerkt in den Bus steigen könne. Man schafft den BürgerInnen dieser Stadt einen Ersatzfeind Schwarzfahrer um die wahren Schuldigen zu entlasten. Einer vom HVV selbst durchgeführten Befragung nach sollen 64 Prozent der HamburgerInnen die neue Pflicht vorne einzusteigen für sinnvoll halten. Durch solch billige, niemals unabhängige und wahrscheinlich gefälschte Statstiken will der HVV sich durch seinen KundInnen legitimieren – wir sollen die neue Regelung schlucken!

Doch es rührt sich Widerstand. Wir rufen die KundInnen des HVV zur uneingeschränkten Solidarität mit den BürgerInnen auf, die sich keine Fahrkarten leisten können – von Anfang an. So manch große Irrtümer wie die Elbphilharmonie hätten verhindert werden können durch eine mediale Gegenaufklärung und unser aller Widerstand. Drückt die Stop-Knöpfe, helft den Leuten hinten einzusteigen! Wir rufen die BusfahrerInnen des HVV auf nicht der neoliberalen Ideologie der HVV-Bosse zu huldigen. Macht wann immer es geht auch hinten die Türen auf, es ist nicht euer Profit, den ihr da scheffelt. Wir begrüßen die Entscheidung von BürgerInnen dieser Stadt zivilen Ungehorsam zu verüben und die asozialen „Vorne einsteigen und Karte zeigen“-Sticker mit „Endlich wieder hinten einsteigen“-Stickern zu überkleben. Eine andere Welt ist möglich – wenn wir etwas dafür tun.

ENDLICHWIEDERHINTENEINSTEIGEN.BLOGSPORT.DE

ADFC HAMBURG

RAD FAHREN UND FREIE FAHRT IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR – WIE PASST DAS ZUSAMMEN?

Es ist das gemeinsame Ziel einer zukunftsfähigen und lebenswerten Stadt, das die Initiative HVV Umsonst und den ADFC Hamburg grundsätzlich miteinander verbindet. Derzeit leben wir in einer Stadt, die vom Auto dominiert und deren Gestaltung ganz wesentlich von den Interessen der Auto-Lobby und ihren Vertretern diktiert wird. Glaubt man ihnen, dann ist das Leben mit Autos so einfach, so leicht und neuerdings auch so umweltfreundlich (dank der Elektroautos).

Doch die Umweltbelastungen durch den Autoverkehr in der Stadt sind gewaltig. Lärm, Dreck, Unfälle, direkte und indirekte Umweltverschmutzung, hoher Flächenverbrauch und die Einschränkungen im direkten Lebensumfeld der Stadtbewohner sind menschenfeindlich und inakzeptabel. In Einkaufsstraßen wie der Osterstraße werden Fußgänger und Radfahrer auf enge Nebenflächen gedrängt, wo sie sich nur gegenseitig stören. Dem Auto wird selbst hier der meiste Platz eingeräumt. Dabei könnte eine solche Straße eine Einladung zum Verweilen sein, ein Ort der Ruhe und Begegnung, an dem man sich gern auf einen Kaffee oder zum Einkaufen trifft.

Die traditionelle Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung hat die Nahmobilitität links liegen gelassen und die Menschen genötigt, weite Strecken zur Arbeit und zum nächsten Einkaufszentrum zurückzulegen. Eine soziale Nahinfrastruktur wird nicht gefördert und zugleich durch den erdrückenden motorisierten Individualverkehr unattraktiver. Die langen Wege erfordern immer mehr große, schnell befahrbare Straßen, die unser Leben in der Stadt immer mehr einschränken und gefährden.

Dabei verfehlen diese Straßen ihre eigentlichen Ziele, sie sorgen nur für mehr Verkehr und für mehr Stau. Der Verkehr erstickt an sich selbst.

Eine zukunftsfähige und lebenswerte Stadt kann so nicht aussehen. Es bedarf eines Wandels im Denken und Handeln.
Es bedarf einer Stadt mit viel Raum zum Leben, mit deutlich weniger Verkehrslärm und Gefährdungen durch den Verkehr, weniger Reglementierungen und Entschleunigung.
Der ADFC fordert daher Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt, die Zentren der einzelnen Stadtteile sollen von privatem motorisierten Individualverkehr befreit werden. Eine an die Bedürfnisse der Menschen – und nicht des Autos – angepasste Aufteilung des Straßenraums ist unser Ziel.

Um das zu realisieren, ist nicht nur eine die Bedürfnisse des Radverkehrs berücksichtigende Stadtentwicklungspolitik, sondern auch ein gut ausgebauter ÖPNV ein wichtiger Baustein. Denn er ermöglicht den Lückenschluss bei größeren Strecken, bringt Pendler in die Stadt und dient auch – seltener – als Ausweichmöglichkeit bei schlechtem Wetter. Der Umweltverbund von Rad, Fußverkehr und ÖPNV ermöglicht es jedem, seine Ziele in der Stadt komfortabel und zügig und ohne Auto zu erreichen. So entstehen Freiräume, die für eine zukunftsfähige und lebenswerte Stadt notwendig sind.
Die Nutzung des ÖPNV sollte daher für jedermann möglichst kostengünstig sein.

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB HAMBURG

HARMONIE

POLIZEI

DON'T ENTER
HARMONIE
HVV UMSONST
für immer

UMSONSTLADEN/ Arbeitskreis Lokale Ökonomie

"WAS NICHTS KOSTET IST AUCH NICHTS WERT !"

Wir begegnen oft dem Argument, dass nur Dinge und Dienstleistungen, die gegen Geld eingetauscht werden, wirklich etwas wert seien. Wie lässt sich diese falsche Logik in Frage stellen? Auch wenn es zwischen materiellen Produkten und Dienstleistungen Unterschiede gibt: Wir haben Angela vom Umsonstladen, der Teil des Arbeitskreises Lokale Ökonomie in Hamburg ist, danach gefragt, ob sie Erfahrungen mit Respektlosigkeit gegenüber "umsonst erworbenem" machen. Tatsächlich gibt es auch im Umsonstladen Kritik daran, dass der Begriff „umsonst" die falsche Botschaft befördert.

Der Wunsch in Hamburg den ersten Umsonstladen in Deutschland zu gründen, wurde 1999 in die Tat umgesetzt. Einer der Beweggründe, für die Gründung eines Umsonstladens war auch die Frage der Bewertung von Dingen. Dinge gelten als wertvoll, wenn sie teuer waren. Viele Menschen bewahren eine Menge Dinge auf, obwohl sie keinen konkreten Nutzen in ihrem Leben haben. Die Vorhaltung der Lagerfläche verursacht weitere Kosten, was manchmal groteske Formen annehmen kann. Ein Umsonstladen könnte dabei helfen, darüber nachzudenken, was wir wirklich brauchen. Die Praxis eines solidarischen Wirtschaftens, macht potentiell den konkreten Wert eines Dings oder einer nützlichen Handlung deutlich, anders als es Preise tun. Der Umsonstladen sollte auch ein Beitrag sein zu dem, was heute als „Suffizienz" bezeichnet wird. Soweit die Idee.

Dieses Konzept hat sich als etwas theoretisch herausgestellt, da die Menschen, nun einmal gegenrechnen, was sie im Kapitalismus dafür zahlen müssen / dafür bekommen könnten. Für uns Aktive ist auch nichts umsonst, denn wir bezahlen Mitgliedsbeiträge. Tatsächlich stellt ein Laden, in dem man alles ohne Bezahlung bekommt, uns Aktive, ebenso wie die NutzerInnen, immer wieder vor die Herausforderung, uns zu fragen: „Brauche ich das wirklich?"

Die Idee, Dinge weiterzugeben und zu nehmen, ohne Geld und auch nicht als direkter Tausch, wurde nicht von allen verfolgt. Um zu verhindern, dass Leute die frei erworbenen Dinge auf dem Flohmarkt wieder in Waren verwandeln, begrenzten wir die Anzahl von Sachen, die bei einem Besuch mitgenommen werden durften. Grundsätzlich gelöst haben wir diesen Widerspruch bis heute nicht: In der Öffentlichkeit wurde der Laden oft missverstanden, so heißt es in einem Papier einiger Aktiver von 2007: „Im Zuge der öffentlichen Diskussion über „die Unterschicht" wurde in einer großen Hamburger Tageszeitung der Umsonstladen in Altona als eine der karitativen Initiativen aufgelistet, in denen Menschen für wenig Geld Dinge des täglichen Bedarfs erstehen können. Der politische Anspruch des Hamburger Umsonstladens – eine Kritik an der Warengesellschaft und der Versuch eines anderen Wirtschaftens – hat keinen Eingang in den Artikel gefunden. Diese Wahrnehmung unseres Umsonstladens als einer karitativen Einrichtung ist dabei nicht bloß der entsprechenden Journalistin eigen. Auch während unserer Öffnungszeiten werden wir von einigen unserer BesucherInnen derart wahrgenommen. Aus Gesprächen und durch das Verhalten verschiedener BesucherInnen kann man das erfahren: Häufiger werden Menschen von Sozialarbeitern zu uns geschickt, weil man sich hier kostenlos Dinge mitnehmen kann. ... Andere BesucherInnen, die etwas bringen, fragen nochmals extra nach, ob die Sachen auch wirklich von armen Menschen mitgenommen werden. Andere BesucherInnen beschweren sich darüber, dass wir Aktiven ebenfalls Dinge mitnehmen und nicht ehrenamtlich tätig sind." (Umsonst ist nicht genug. Bericht aus dem Umsonstladen Altona. 2007)
Wir wollen weder eine „Geiz ist Geil"-Mentalität befördern, noch eine karitative Einrichtung sein, die das System stabilisiert. Deshalb ist das Wort "umsonst" auch bei uns etwas umstritten. Würden wir heute einen Namen für den Laden suchen, würden wir uns vielleicht auf einen anderen Namen einigen, andernorts gibt es ja auch Schenkläden. Es schwingt auch immer die zweite Bedeutung „vergebens" darin mit, die möglicherweise einen fatalistischen Reflex befördert. Das englische „free" klingt da viel ermutigender.
Was bisher allen Leuten auf Anhieb einleuchtet, ist die Vermeidung von Verschwendung. Die Dinge sind ja bereits da, es wäre also unsinnig, sie einfach wegzuwerfen.

Momentan sehe ich uns irgendwo zwischen dem Papier von 2007 und unseren Zielvorstellungen. Einerseits werden wir als Versorgungsstation weiterempfohlen und scheinen so die bestehenden Verhältnisse zu stabilisieren, andererseits sehe ich auch eine Tendenz, dass Leute, die nach Alternativen zur aktuellen Wirtschaftsweise suchen und über uns schreiben bzw. Kontakt suchen. Die Projektgemeinschaft gegenseitiger Hilfe, der Arbeitskreis Lokale Ökonomie, von dem der Umsonstladen nur ein Teil ist, wird bis heute öffentlich kaum als solcher wahrgenommen. Die Praxis des solidarischen Wirtschaftens zieht sich dabei auch intern nicht durch den gesamten Arbeitskreis, sondern findet punktuell statt, ja nachdem wie stark sich die Aufgaben überkreuzen und nach persönlichen Sympathien. Lange nahm ich an, dass dies mit der Größe zusammenhängt und unvermeidbar ist. Es gibt aber ein befreundetes Projekt in Venezuela, das sehr viel größer ist als wir und denen es dennoch besser gelingt: Die Kooperative Cecosesola hat mehr als 1000 Mitglieder.

Cecosesola entstand interessanterweise aus einer Massenprotestbewegung gegen Fahrpreiserhöhungen. Der erste Schritt der Selbsthilfe war dabei die Gründung einer selbstorganisierten Buskooperative. Hier verband sich ein gemeinsames politisches Ziel mit dem Bestreben, selber eine Alternative aufzubauen und zu betreiben. (Cecosesola. Auf dem Weg. Gelebte Utopie einer Kooperative in Venezuela. 2012)

ANHANG

Statt einer vollständigen Artikel- Linkliste möchten wir euch zum Stöbern auf unseren blog (sowie auf die Geschwisterseiten) einladen, dort findet ihr (fast) alle aktuell erschienenen Nachrichtenartikel:

- www.hvvumsonst.blogsport.de/
- www.freepublictransports.com/
- www.schwarzfahren.de/

Folgende Gruppen sind theoretisch und mit praktischen Aktionen an dem Thema dran (Auswahl) , auch dort lohnt sich ein Blick auf die Seite:

- www.zak-tuebingen.org/
- www.avanti-projekt.de/hamburg
- www.attac.de/
- www.hamburg.adfc.de/

Folgende online verfügbare Zeitschriftenartikel legen wir euch auch wärmstens ans Herz:

- www.zeitschrift-luxemburg.de/?p=1026
- www.wissen.dradio.de/nahverkehr-eine-zukunft-ohne-fahrschein.33.de.html?dram:article_id=15861
- www.greenpeace-magazin.de/index.php?id=4513
- www.piratenpartei.de/politik/lebenswerte-umwelt/bauen-und-verkehr/
- www.robinwood.de/Verkehr.32.0.html

Und als besonders informativer Tipp der Hinweis auf die Seiten von Prof. Randelhoff („Zukunft Mobilität“). Dort finden sich auch tolle Folien zum Thema.

- www.zukunft-mobilitaet.net/9011/analyse/kostenloser-oepnv-vorteile-nachteile-effekte/

Die Tübinger Initiative „TÜ.BUS umsonst!“ hat eine sehr lesenswerte Broschüre herausgegeben. Sie berichten darin über ihre Erfahrungen mit ihrer seit 2008 gestarteten Kampagne. Darin finden sich neben der Auseinandersetzung mit den politischen Bedingungen vor Ort und einer kritischen Auseinandersetzung mit den erreichten Zielen auch ein sehr guter theoretischer Grundlagenteil zum Themenfeld der Kämpfe gegen Privatisierungen und für „öffentlichen Güter“ sowie ein Blick auf andere Projekte im Ausland.

Brasilien steht kopf

Proteste auf neuem Höhepunkt. Erfolg bei Fahrpreisen, Kampf für soziale Rechte geht weiter. Wieder Polizeigewalt.

Von Peter Steiniger

SAO PAOLO BRENNT-
ST. PAULI PENNT
JUNGE WELT, 22.6.13

ANHANG

Betreff: “Nulltarif”
Datum: Wed, 22 Feb 2012 14:17:46 +0100
Von: kundendialog@hvv.de

Ihre Nachricht vom: 16.02.2012
Unser Zeichen: 12000484 T/Se

Datum: 22.02.2012

Sehr geehrter Herr HVV Umsonst,

wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 16.02.2012.

Anbei erhalten Sie die Antworten auf Ihre Fragen.

- Wie stark werden bei der Preisgestalltung des HVV soziale Belange berücksichtigt? Ist z.B. kostenlose Benutzung für Einkommensschwache denkbar?

Hamburger Empfänger von Sozialhilfe, Arbeitslosengeld II oder ähnlichen Leistungen erhalten - gegen Vorlage der Sozialkarte - einen Zuschuss von 18 Euro monatlich zu allen HVV-Zeitkarten. Der Zuschuss wird von der Stadt Hamburg gezahlt. Auch wenn der HVV durchaus familienfreundliche und besonders preisgünstige Fahrkarten (z. B. CC- und Seniorenkarten) anbietet, so ist Sozialpolitik doch eine Aufgabe der Politik und nicht des HVV.

- Können Sie sich vorstellen, dass durch eine Senkung der Fahrpreise, bzw. durch Einführung des freien ÖPNV die Atraktivität des öffentlichesn Verkehrs gesteigert wird?

Für die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist ein gutes, qualitativ hochwertiges Angebot von entscheidender Bedeutung. Zwar spielt der Fahrpreis auch eine Rolle, im Vergleich zu anderen Faktoren ist diese jedoch eher nachrangig.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen weitergeholfen zu haben und wünschen Ihnen stets eine gute Fahrt in unseren Verkehrsmitteln.

Mit freundlichen Grüßen

Hamburger Verkehrsverbund GmbH
Tarif / Vertrieb
Carsten Senkbeil

STÄDTE MIT EINEM KOSTENFREIEN ÖPNV:

Aubagne, Frankreich
Hasselt, Belgien
Sydney, Australien
Zagreb, Kroatien
Baltimore, USA
Torrevieja, Spanien

weitere unter:
www.freepublictransports.com/Cities

IMPRESSUM:

HVV Umsonst
c/o Centro Sociale
Sternstraße 1
20357 Hamburg
hvvumsonst.blogsport.de

HVV
UMSONST!